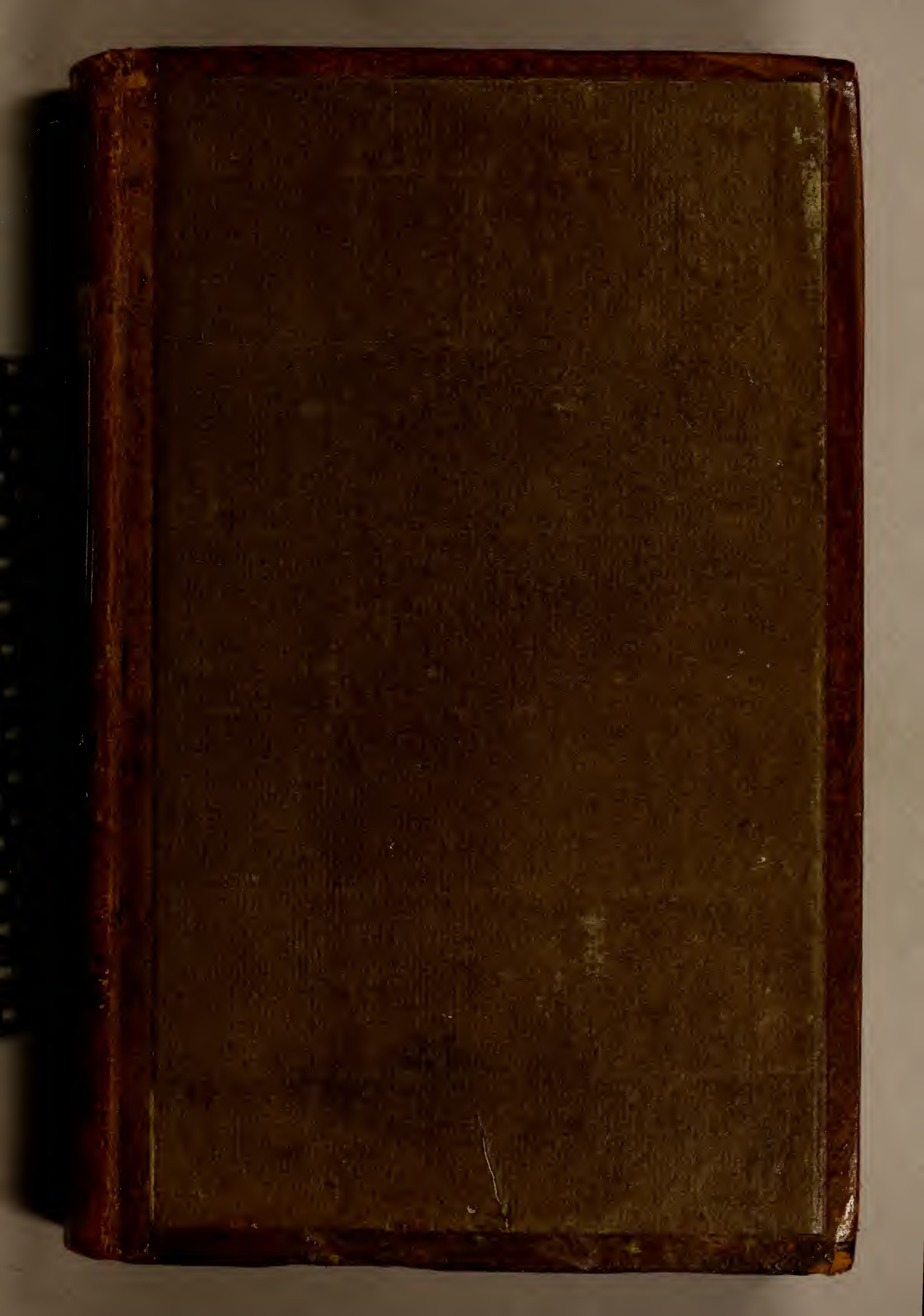


Monsieur le comte Félix de Lannoy,

Voy I/162

Bibli Sinica III 2104

3 volumes et 1 Atlas in-4



37

VOYAGES
DU CAPITAINE
J. MEARES.
TOME PREMIER.

Décret de la Convention nationale concernant les Contrefacteurs, rendu le 19 *juillet* 1793, *l'an* 2e. *de la République.*

LA Convention nationale, après avoir entendu le rapport de son Comité d'instruction publique, décrète ce qui suit :

ART. 1. Les Auteurs d'écrits en tout genre, les Compositeurs de Musique, les Peintres et Dessinateurs qui feront graver des Tableaux ou Dessins, jouiront durant leur vie entière du droit exclusif de vendre, faire vendre, distribuer leurs Ouvrages dans le territoire de la République, et d'en céder la propriété en tout ou en partie.

ART. 2. Leurs héritiers ou Cessionnaires jouiront du même droit durant l'espace de dix ans après la mort des auteurs.

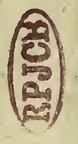
ART. 3. Les officiers de paix seront tenus de faire confisquer, à la réquisition et au profit des Auteurs, Compositeurs, Peintres ou Dessinateurs et autres, leurs Héritiers ou Cessionnaires, tous les Exemplaires des Éditions imprimées ou gravées sans la permission formelle et par écrit des Auteurs.

ART. 4. Tout Contrefacteur sera tenu de payer au véritable Propriétaire une somme équivalente au prix de trois mille exemplaires de l'Édition originale.

ART. 5. Tout Débitant d'Édition contrefaite, s'il n'est pas reconnu Contrefacteur, sera tenu de payer au véritable Propriétaire une somme équivalente au prix de cinq cents exemplaires de l'Édition originale.

ART. 6. Tout Citoyen qui mettra au jour un Ouvrage, soit de Littérature ou de Gravure dans quelque genre que ce soit, sera obligé d'en déposer deux exemplaires à la Bibliothèque nationale ou au Cabinet des estampes de la République, dont il recevra un reçu signé par le Bibliothécaire; faute de quoi il ne pourra être admis en justice pour la poursuite des Contrefacteurs.

ART. 7. Les héritiers de l'Auteur d'un Ouvrage de Littérature ou de Gravure, ou de toute autre production de l'esprit ou du génie qui appartiennent aux beaux-arts, en auront la propriété exclusive pendant dix années.



Je place la présente Édition sous la sauve-garde des Loix et de la probité des Citoyens. Je déclare que je poursuivrai devant les Tribunaux tout Contrefacteur, Distributeur *ou* Débitant *d'Édition contrefaite. J'assure même au Citoyen qui me fera connoître le* Contrefacteur, Distributeur *ou* Débitant, *la moitié du dédommagement que la Loi accorde.* Paris, ce 30 Nivôse, l'an 3e de la République Françoise, une & indivisible.

Buisson

VOYAGES
DE LA CHINE
A LA CÔTE NORD-OUEST D'AMÉRIQUE,

FAITS DANS LES ANNÉES 1788 ET 1789;

Précédés de la relation d'un autre Voyage exécuté en 1786 sur le vaisseau le Nootka, parti du Bengale;
D'un Recueil d'Observations sur la Probabilité d'un Passage Nord-Ouest;
Et d'un Traité abrégé du Commerce entre la Côte Nord-Ouest et la Chine, etc. etc.

Par le Capitaine J. MEARES, Commandant le Vaisseau la Felice.

Traduits de l'Anglois

Par J. B. L. J. BILLECOCQ, Citoyen Français.

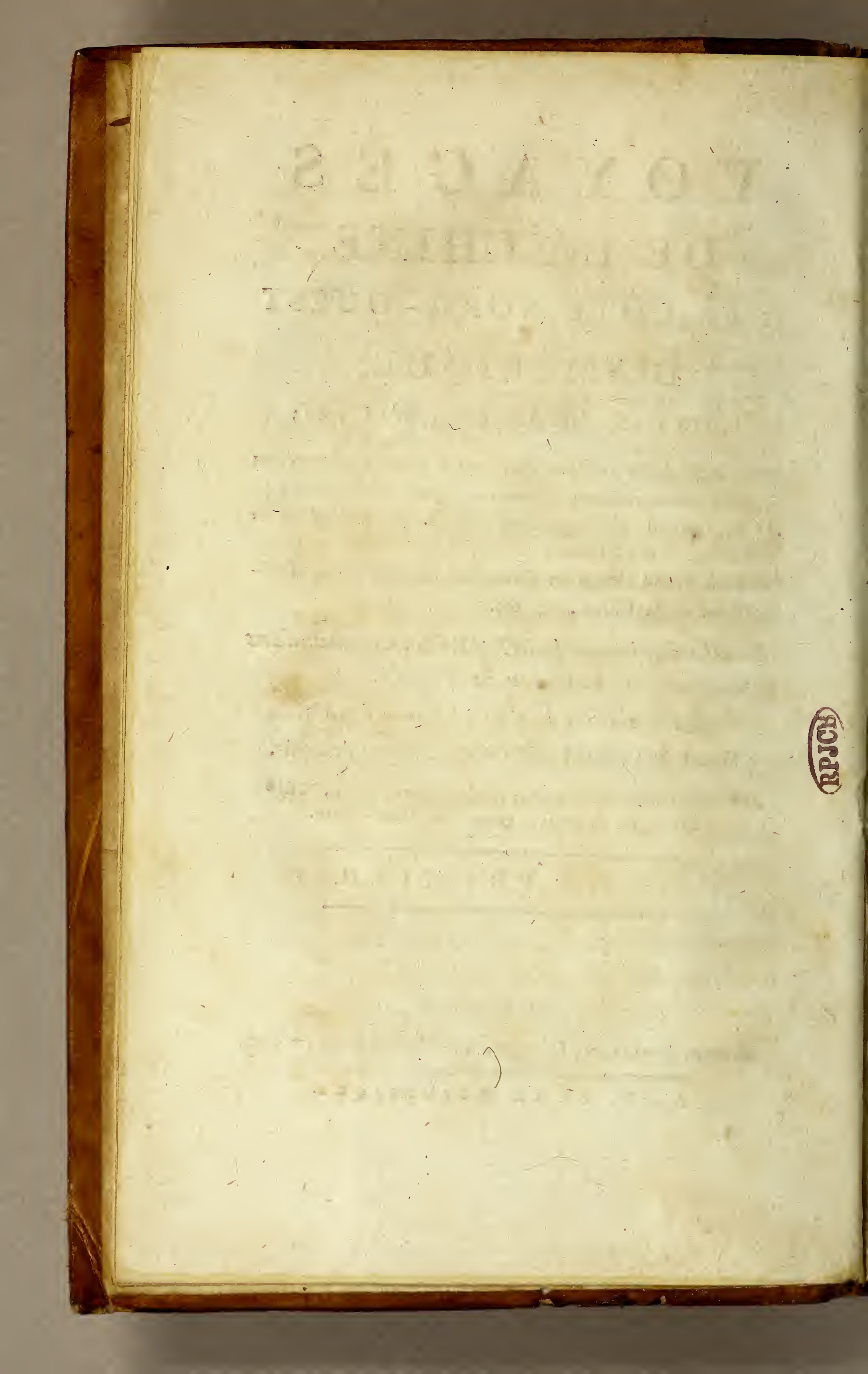
Avec une Collection de Cartes géographiques, Vues, Marines, Plans et Portraits, gravés en taille-douce.

TOME PREMIER.

A PARIS,

Chez F. Buisson, Libraire, rue Hautefeuille, n°. 20.

An 3e. de la République.


RPJCB

PRÉFACE
DU TRADUCTEUR.

On ne peut lire sans admiration l'histoire de ces hommes extraordinaires qui, bravant tous les périls, et guidés à travers mille écueils par l'amour des Sciences et la noble passion de la gloire, sont parvenus à faire flotter les pavillons Européens sur des mers jusqu'alors inconnues. C'est à ce zèle ardent pour le progrès des connoissances et des lumières, c'est à cet héroïque dévouement que notre siècle doit les découvertes des Navigateurs célèbres qu'il a produits. Les Voyages exécutés successivement par les capitaines *Byron*, *Wallis*, *Carteret*, et enfin par l'immortel *Cook*; ceux de *Bougainville*,

ceux de notre infortuné *la Pérouse*, ont tour-à-tour étonné le monde. Tant de dangers évités, tant d'obstacles franchis, tant de difficultés vaincues ont laissé dans tous les cœurs un sentiment profond de respect et d'intérêt pour ces intrépides Marins. Le nom du capitaine MEARES, dont je publie aujourd'hui les Voyages, est digne de trouver place à côté de ces noms fameux. La même audace, le même sang-froid l'ont accompagné jusques chez les Peuples anthropophages de la *Côte Nord-Ouest d'Amérique*. J'ajoute qu'il a déployé dans la conduite des deux expéditions qui lui ont été confiées (1), les mêmes talens et la même habileté que ses illustres devanciers. De retour dans sa patrie, il a lui-même écrit ses Voyages.

(1) Savoir, la première sur le vaisseau le *Nootka*, parti en 1786 de *Calcutta* pour se rendre à la côte nord-ouest d'Amérique ; la seconde, pendant les années 1788 et 1789, sur la *Felice*, partie de la Chine pour gagner la côte nord-ouest.

Ici, ce n'est plus seulement le Marin qui transmet des observations sur la situation des pays, sur le gisement des côtes, et sur la nature des dangers qui menacent les Navigateurs dans les mers qu'il a parcourues; c'est l'Historien judicieux et vrai, c'est le Philosophe éclairé qui, sans s'écarter pourtant de son objet principal, a rassemblé les plus précieux détails sur les hommes que la nature a fait naître dans ces climats, sur leurs mœurs sauvages, sur les relations qu'ils ont entr'eux, et sur les productions des pays. Entendons-le, au reste, déclarer lui-même dans quel esprit il a publié ses Voyages :

« Si, dit-il, l'histoire des Navigateurs » n'étoit écrite que pour amuser un mo» ment les loisirs du riche, ou pour éclai» rer les recherches laborieuses du Philo» sophe, il seroit nécessaire, sans doute, » de s'interdire dans un pareil Ouvrage » une foule de petits détails, peu agréa» bles pour l'un, et trop au dessous des

» connoissances de l'autre. Mais ils doi-
» vent se proposer un autre but en pu-
» bliant le journal de leurs Voyages : en
» effet, si leurs récits ne sont pas propres
» à instruire les Navigateurs qui leur suc-
» céderont, s'ils n'ont pas pour objet d'ai-
» der et de faciliter les entreprises com-
» merciales, en vain ils auront bravé les
» dangers et surmonté tous les obstacles
» de ces périlleux Voyages : le temps
» même qu'ils auront employé à en écrire
» les événemens ira se perdre avec tant
» d'autres momens inutilement consumés
» dans la vie (1) ».

On présume assez, d'après ces réflexions, ce qu'on peut attendre d'un pareil Voyageur. Fidèle à ses principes, il laisse entrevoir plus souvent le desir d'instruire que l'ambition de plaire ; et cependant on le suit avec un vif intérêt dans ses diverses

(1) Voyez le second volume de ces Voyages, chapitre IX, page 68.

aventures. La sécheresse des observations nautiques est toujours rachetée par une foule de détails agréables et curieux sur les naturels qu'il a visités, et de la bouche même desquels il a recueilli les regrets les plus touchans et les plus sincères sur le sort déplorable de son malheureux compatriote, le capitaine *Cook*. En un mot, les Voyages du capitaine *Meares* sont un Ouvrage précieux qu'il est indispensable de joindre à la collection des Voyages dans les mers du Sud, et qu'on doit regarder comme une véritable continuation de ceux du capitaine *Cook*.

La relation du Voyage fait par le capitaine *Douglas* à bord de l'*Iphigénie*, relation insérée à la suite des Voyages de *Meares*, en forme le complément. Le vaisseau de cet officier appartenoit aux mêmes propriétaires. Le capitaine *Meares*, en le chargeant du commandement sous ses ordres, lui avoit transmis précisément les mêmes instruc-

tions qu'il tenoit de ses commettans (1). Les événemens de son expédition, liée nécessairement à celle du capitaine *Meares*, ne méritent donc pas moins l'attention et la curiosité du Lecteur.

Les *Observations sur la Probabilité d'un Passage Nord-Ouest*, c'est-à-dire, sur l'existence d'une communication de la baie d'Hudson à la mer du Sud, placées entre les deux Voyages, sont plus particuliérement du ressort des Marins et des Géographes. Elles présentent une discussion très-savante de la fameuse question qui les a partagés jusqu'ici. Cette discussion est d'autant plus digne aujourd'hui de leur attention, qu'on paroît du moins d'accord sur l'existence du Passage en question, et que la possibilité de l'effectuer à travers des amas de glace regardés comme impénétrables, est seule révoquée en doute (2).

---

(1) Voyez le n°. II de l'Appendice du 1er volume.

(2) L'auteur des *Études de la Nature* n'admet point

---

l'existence du Passage dont il s'agit. Voici comme il s'exprime à ce sujet : « *Henri Ellis* observa avec étonnement dans son Voyage à la baie d'Hudson en 1746 » et 1747, que les marées y venoient du nord, et » qu'elles avançoient au lieu de retarder, à mesure » qu'il s'élevoit en latitude. Il assure que ces effets, » si contraires à leurs effets ordinaires sur nos rivages » où elles viennent du sud, prouvent que les marées » de ces côtes ne viennent point de la Ligne, ni de » l'Océan Atlantique. Il les attribue à une *prétendue* » *communication de la baie d'Hudson à la mer du* » *Sud*, communication qu'il cherchoit avec beaucoup » d'ardeur, et qui étoit l'objet de son Voyage ; mais » *on est très - assuré aujourd'hui qu'elle n'existe* » *point*, par les tentatives infructueuses que le *capi-* » *taine Cook* a faites, en dernier lieu, pour la trouver » par la mer du Sud au nord de la Californie, suivant » le conseil qu'en avoit donné long-temps auparavant » le fameux marin *Dampier*, dont les lumières et les » vues, pour le dire en passant, ont beaucoup servi » au *capitaine Cook* dans toutes ses découvertes ». *Études de la Nature*, par J. H. B. Saint-Pierre, *premier volume, étude IV, page* 203.

Il ne m'appartient pas de discuter, encore moins de décider une pareille question. J'avoue pourtant que je suis loin de partager la conviction de l'estimable écri-

sera d'un intérêt plus général. C'est une dissertation très-instructive sur les relations qu'il est possible d'établir entre les vaisseaux Européens, la Chine, et les naturels de la côte d'Amérique. Le Négociant, le Politique y puiseront également des connoissances.

J'aime à penser que mon pays pourra retirer quelqu'utilité de la publication de ces Voyages. Ce n'est pas, ce me semble, le moyen le moins propre à nous venger d'une Nation ennemie et d'un Gouvernement déloyal que de faire passer ainsi dans notre langue tous les Ouvrages qui peuvent contribuer aux progrès des Sciences, au succès des

---

vain que je viens de citer, quelque soit, d'ailleurs, mon respect pour lui, et ma confiance dans ses lumières. Il semble, au reste, lui-même, à la manière dont il s'exprime, ne fonder son opinion que sur l'inutilité des recherches du *capitaine Cook*, ce qui n'exclut pas la possibilité de l'existence du Passage qu'il est peut-être réservé à des Navigateurs plus heureux de découvrir un jour. Les observations du *capitaine Meares* sont très-propres à éclairer la question.

opérations commerciales, en un mot, à maintenir la France dans la supériorité qu'elle a sur cette Nation comme sur tous les autres Peuples de l'Europe. Le temps n'est pas éloigné peut-être où, victorieuse et indépendante au dehors, et tranquille au dedans, elle pourra étonner l'univers par la grandeur et le noble but de ses entreprises. Déjà, depuis près de trois années, la mission la plus honorable et la plus importante a été confiée au citoyen *Entrecasteaux*, en vertu d'un Décret du Corps législatif (1). En ce moment même, au

---

(1) Je ne puis mieux faire que de rapporter ici en entier le Décret rendu par l'Assemblée Nationale constituante au sujet de *la Pérouse*. Les dispositions qu'il renferme honorent également la Nation Françoise et la mémoire de ce malheureux Navigateur.

Décret de l'Assemblée Nationale, du 9 février 1791.

L'Assemblée Nationale, après avoir entendu ses Comités réunis d'Agriculture, de Commerce et de Marine, décrète :

nom de la Nation Françoise, il redemande aux mers, et peut-être à des climats nou-

---

Qu'il sera donné des ordres à tous les Ambassadeurs, Résidens, Consuls, Agens de la Nation, auprès des différentes Puissances, pour qu'ils aient à engager, au nom de l'Humanité, des Arts et des Sciences, les divers Souverains, auprès desquels ils résident, à charger tous les Navigateurs et Agens quelconques, qui sont dans leur dépendance, en quelque lieu qu'ils soient, mais notamment dans la partie australe de la mer du Sud, de faire toutes recherches des deux frégates françoises, la *Boussole* et l'*Astrolabe*, commandées par M. de la Pérouse, ainsi que de leurs équipages, de même que toute perquisition qui pourroit constater leur existence ou leur naufrage; afin que dans le cas où M. de la Pérouse et ses compagnons seroient trouvés ou rencontrés, n'importe en quel lieu, il leur soit donné toute assistance, et procuré tous les moyens de revenir dans leur patrie, comme d'y pouvoir rapporter tout ce qui seroit en leur possession; l'Assemblée Nationale prenant l'engagement d'indemniser et même de récompenser, suivant l'importance du service, quiconque prêtera secours à ces Navigateurs, pourra procurer de leurs nouvelles, ou ne feroit même qu'opérer la restitution à la France des papiers et effets quelconques qui pourroient appartenir ou avoir appartenu à leur expédition.

veaux, le grand homme qu'elle a perdu. Infortuné *la Pérouse!* toi dont l'Europe

---

Décrète en outre, qu'il sera armé un ou plusieurs bâtimens, sur lesquels seront embarqués des Savans, des Naturalistes et des Dessinateurs, et donné aux Commandans de l'expédition la double mission de rechercher M. de la Pérouse, d'après les documens, instructions et ordres qui leur seront donnés, et de faire en même temps des recherches relatives aux Sciences et au Commerce, en prenant toutes les mesures pour rendre, indépendamment de la recherche de M. de la Pérouse, ou même après l'avoir recouvré ou s'être procuré de ses nouvelles, cette expédition utile et avantageuse à la Navigation, à la Géographie, au Commerce, aux Arts et aux Sciences.

C'est le 28 septembre 1791 que le citoyen *Entrecasteaux* a appareillé du port de Brest. Il commandoit la frégate la *Recherche*, et avoit sous ses ordres la frégate l'*Espérance*. L'objet de sa mission étoit, comme on vient de le voir, de rechercher les bâtimens de *la Pérouse*, en se portant sur les points que celui-ci avoit dû reconnoître; et tout en les recherchant, il étoit ainsi forcé de se livrer aux observations astronomiques et autres opérations non moins utiles. Enfin, il devoit terminer la campagne que *la Pérouse* avoit commencée.

entière admira le dévouement et plaint encore la destinée, ah ! s'il est vrai que tu aies trouvé la mort dans les flots ou parmi des barbares, reçois ici une foible partie du tribut que doit à ta mémoire le Peuple François que tu honoras par ton courage ! Ton nom arrivera à la postérité avec celui de l'illustre *Cook* dont tu fus le digne émule. Elle vous associera tous deux dans son estime et dans ses regrets. Vous avez éprouvé les mêmes malheurs ; la même gloire vous sera commune. Ah ! plutôt, puisses-tu reparoître au sein de ta Nation ! puisse cette Providence qui veille sur tous les êtres qu'elle a créés, te ramener au sein de la

La durée de la campagne du C. *Entrecasteaux* doit être de trois années. Nous touchons au terme. Sous deux mois, il doit être de retour. Puisse-t-il éprouver un sort plus heureux que celui du héros qui l'a précédé dans une carrière tout à la fois brillante et dangereuse !

France libre! te rendre aux larmes d'une épouse inconsolable, et digne de voir se réaliser enfin l'espoir qui ne l'a jamais abandonnée, aux vœux de tes concitoyens chez lesquels ton nom est un objet de vénération, à ceux du monde entier, rempli de l'histoire de tes infortunes!

J'indiquerai au Lecteur, pour l'intelligence des termes de marine et des observations nautiques qui se représentent souvent dans le cours de ces Voyages, l'excellent Vocabulaire de Marine du citoyen *l'Escallier*, et l'explication de ces mêmes termes, placée en tête du premier Voyage de *Cook*. Il m'eût été impossible de donner cette explication chaque fois que les termes se reproduisent, sans accumuler note sur note, et nuire par conséquent à l'intérêt de l'Ouvrage, au moins pour une partie des Lecteurs.

C'est de bonne foi que je sollicite l'indulgence du Public en lui offrant cette traduction d'un Ouvrage qui exigeoit,

avec de grandes connoissances, un talent plus exercé que le mien. J'ai réuni tous mes efforts pour me trouver le moins souvent possible au dessous de l'original. Il jugera si j'ai réussi (1).

---

(1) J'ai essayé d'ajouter encore à l'intérêt de l'Ouvrage en y semant quelques Notes. Aucune, je l'espère, ne paroîtra étrangère aux Voyages dont on va lire le récit. Le Lecteur trouvera souvent que j'ai prévenu ses réflexions par les miennes. D'autres fois, il me saura gré d'être entré dans quelques détails. Il s'appercevra toujours que j'ai eu l'intention de lui épargner des recherches.

PRÉFACE DE L'AUTEUR.

Les conseils de mes amis, les circonstances politiques du moment, et, si j'ose le croire, l'attente du Public m'ont déterminé à joindre les Voyages qu'on va lire à la collection de ceux qui ont été déjà publiés dans la vue d'éclairer la navigation, et d'étendre le commerce de l'Angleterre. Je n'ai certainement pas la prétention de me regarder comme le rival de ces illustres Navigateurs dont la réputation est devenue, en quelque sorte, une partie de la gloire nationale; je sais, au contraire, que je me suis traîné humblement sur leurs traces; et quand il me seroit permis, pour ainsi dire, d'envier les avantages que leur ont donné des talens supérieurs, j'essaie-

rois encore, et en homme vraiment sincère, d'ajouter, par mon foible témoignage, à l'éclat de ce mérite qui les a placés au rang des grands hommes dont mon pays s'honore.

Je m'empresse de déclarer, non-seulement pour moi-même, mais encore pour modérer l'impatience qu'a pu produire l'attente des Voyages entrepris par moi, et que je puis dire avoir seul dirigés, qu'ils ont eu pour objet le *commerce*, et non des *recherches*. J'ajoute que tout ce qu'on pourroit y rencontrer d'éclaircissemens, tout ce qui auroit, en un mot, le caractère de *découverte*, ne doit être considéré que comme accessoire de ce but principal (1).

Les vaisseaux que j'ai commandés furent

---

(1) J'engage le Lecteur à ne pas s'arrêter à cette modeste déclaration du capitaine Meares. Il se convaincra en lisant ses Voyages que les travaux de cet habile Navigateur doivent n'être pas moins utiles aux Sciences qu'au Commerce.

Note du Traducteur.

équipés dans les ports de l'Orient, par les soins de plusieurs commerçans et citoyens anglois établis dans cette partie du globe. J'étois chargé d'aller découvrir de nouvelles régions pour le Commerce. J'avois reçu d'eux toutes les marques de confiance qui pouvoient m'encourager dans cette entreprise. Ainsi l'intérêt de ces marchands et de ces citoyens vraiment patriotes, qui avoient remis entre mes mains et sous ma garde une partie considérable de leurs propriétés, le noble desir de partager la gloire réservée à ceux qui contribuent à l'agrandissement du Commerce national ont été les seuls aiguillons de mon zèle, les seuls soutiens de mon existence au milieu des périls qu'il m'a fallu surmonter et des obstacles que j'ai dû vaincre pour m'acquitter de ma mission. Dans ces momens où je luttois contre les tempêtes de la mer Pacifique, où je me trouvois environné de toutes parts d'énormes glaces, où j'éprouvois sur la côte d'Amérique toutes les hor-

reurs de cette même situation ; dans ces autres instans où je m'occupois avec tant de sollicitude d'atteindre le but principal de mes Voyages, où je profitois de toutes les occasions que le hasard m'offroit de visiter ces côtes si peu connues encore, je ne pensois guère que je fusse destiné à donner un jour au monde l'histoire de cette partie de ma vie, passée sur mer. Si je l'eusse prévu, j'aurois donné plus d'étendue à mes observations, j'aurois examiné plus en détail et avec plus d'attention une foule d'objets divers que je n'ai remarqués, pour ainsi dire, qu'en courant ; enfin, je me serois fait un plaisir de répandre sur les différentes parties de mes Voyages tout l'intérêt dont elles étoient susceptibles, et d'y placer tous les éclaircissemens qui pouvoient devenir de quelqu'utilité. Je n'essaierai point ici d'écarter de mon Ouvrage la censure des critiques par une affectation de modestie ; je ne la braverai pas non plus par un excès de confiance

déplacé : j'oserai dire seulement que j'espère qu'on trouvera dans ces Voyages des détails dont le Commerce pourra tirer quelqu'avantage, et des instructions que les Navigateurs qui me suivront, ne croiront peut-être pas devoir dédaigner. J'aime encore à penser que cette relation procurera quelques instans agréables à ceux qui cherchent à connoître les mœurs diverses des peuples : enfin, je me flatte que certains morceaux de cet Ouvrage réveilleront la sensibilité de ceux qui voudront bien *réfléchir à toutes les traverses de la vie d'un Marin.*

Le Mémoire sur le Commerce de la Chine parlera pour lui-même. Quant aux Observations que j'ai hasardées sur la possibilité de trouver un Passage Nord-Ouest, je les soumets également aux lumières et à la bonne foi de tous ceux qui s'occupent de pareilles recherches. Je crois, au reste, devoir ajouter que pour corroborer mon opinion sur cette question, j'ai eu recours

plus d'une fois aux puissans argumens de M. *Dalrymple*, dans son admirable écrit sur le Commerce des fourrures.

Tout Lecteur juste conviendra, je l'espère, que j'ai apporté toute l'attention possible à rendre cet Ouvrage digne de la curiosité publique. Quant aux négligences qu'on pourra y rencontrer, quoique je me flatte qu'elles n'y sont pas en grand nombre, je trouve une juste excuse dans la rapidité avec laquelle je l'ai composé pour satisfaire l'impatience du Public, et je me persuade qu'il ne me refusera pas l'indulgence que j'attends de lui.

J. MEARES.

16 novembre 1790.

VOYAGES
DU CAPITAINE
J. MEARES.

VOYAGE

Du vaisseau le NOOTKA, *Capitaine* MEARES, *de Calcutta à la côte nord-ouest d'Amérique, pendant les années 1786 et 1787, pour servir d'introduction à ses* Voyages de la Chine à la côte nord-ouest d'Amérique, en 1788 et 1789.

CE seroit peut-être sans intérêt que le lecteur me verroit entrer dans les détails historiques de cette expédition commerciale, m'étendre en éloges sur les vues patriotiques

de plusieurs personnes distinguées du Bengale qui l'ont secondée et soutenue ; enfin, rapporter les marques honorables de zèle et de bienveillance avec lesquelles elles se sont empressées de la confier à mes soins. D'autres, sans doute, n'apprendroient qu'avec indifférence les obstacles qu'elle a éprouvés, les artifices mis en œuvre pour la faire échouer, et les difficultés de tout genre qu'il m'a fallu vaincre en la préparant. Je vais donc commencer sur le champ le récit des principaux événemens du voyage auquel elle a donné lieu.

Le 20 janvier 1786, on fit l'acquisition de deux vaisseaux pour cette expédition. L'un fut nommé le *Nootka*, de deux cents tonneaux ; l'autre, la *Loutre Marine*, de cent tonneaux seulement. Je reçus le commandement du premier : celui du second fut donné à William Tipping, lieutenant dans la marine royale.

Vers le 20 février, ils étoient en état de partir, lorsque les commissaires chargés par la compagnie générale des propriétaires de tous les préparatifs du voyage reçurent deux propositions. L'une étoit de freter la *Loutre Marine* pour porter de l'opium à

Malacca, ce qui produiroit un gain de trois mille roupies. Les commissaires ne balancèrent pas un moment à l'accepter. En conséquence, on s'occupa sans délai de hâter le départ de la *Loutre Marine*. De Malacca, le capitaine Tipping devoit avancer à la côte nord-ouest d'Amérique, et l'on fit toutes les dispositions nécessaires pour que nous pussions nous y rejoindre.

L'autre proposition étoit de transporter à Madras M. Burke, payeur général des forces du roi dans l'Inde, avec sa suite. Il offroit pour son voyage la somme de trois mille roupies. Cet avantage n'étoit pas à refuser. J'eus donc l'honneur de l'y conduire.

Le 2 mars, nous mîmes à la voile et avançâmes jusqu'aux jardins du gouverneur, où nous reçûmes à bord M. Burke et sa suite.

Le 12 du même mois, nous perdîmes la terre de vue, et continuâmes notre route vers Madras, où nous arrivâmes le 27 sans aucun événement remarquable. Notre trajet parut avoir été rapide pour la saison où nous l'avions entrepris. Après avoir débarqué nos passagers, et nous être pourvus abondamment de munitions et de provisions nouvelles, graces aux soins obligeans de

Joseph Dupree Porcher, écuyer, nous nous disposâmes à remettre à la voile, ce que nous fîmes le 7 avril, le jour même que son excellence Sir Archibald Campbell arriva pour prendre le gouvernement de Madras. Nous reçûmes én ce lieu toutes sortes de marques de bienveillance, d'attention et d'encouragement. Dans le nombre des personnes dont les bontés et l'affection ont le plus mérité notre reconnoissance, je n'hésite point à nommer M. Burke, M. Porcher, et M. Boyd. Je m'empresse aussi de publier les obligations particulières que nous avons à son excellence le gouverneur Davidson.

Il ne sera pas inutile de remarquer qu'à l'époque où nous quittâmes le Bengale, nous avions une si petite quantité de munitions de tout genre que le vaisseau étoit à peine équipé pour une année seulement : quant aux provisions, il n'y en avoit pas à bord de quoi suffire aux besoins de l'année, et rien n'étoit plus évident que l'impossibilité d'achever en cet état un pareil voyage. Il est vrai que nous avions compté jusqu'à certain point sur les secours que nous reçûmes à Madras, et qui devoient

compléter nôtre équipement pour dix-huit mois. Quant au nombre, l'équipage étoit monté d'une manière formidable, mais la composition étoit telle, en grande partie, que la nécessité seule pouvoit la rendre agréable. La totalité montoit à quarante Européens, y compris le munitionnaire, le chirurgien, cinq officiers, le contre-maître, et dix lascars que nous avions pris à Madras. Mais tous nos efforts pour nous procurer un charpentier furent inutiles, et nous n'éprouvâmes que trop pendant tout le voyage combien cet ouvrier nous manquoit.

Au 23 mai, nous n'étions pas encore arrivés à Malacca. Le trajet fut d'un ennui extraordinaire, et sa longueur donna le temps au scorbut de se déclarer. Dès le commencement du voyage, nous perdîmes le contre-maître, l'un de nos meilleurs marins. C'étoit, dans les circonstances et la situation où nous nous trouvions, un malheur irréparable. A nôtre arrivée à Malacca, nous apprîmes que le capitaine Tipping avoit fait voile vers l'Amérique après avoir terminé ses affaires dans cette île. Nous y fîmes de l'eau, recueillîmes du bois, et

prîmes tous les rafraîchissemens nécessaires, non-seulement pour remplacer les provisions déjà consommées, mais encore pour être en état de donner tous les secours possibles au capitaine Tipping, lorsque nous le rejoindrions à la côte d'Amérique. Le 29, nous remîmes à la mer, après avoir salué de neuf coups de canon le fort hollandois qui nous rendit le salut de la même manière.

En peu de jours, nous entrâmes dans les mers de Chine, et poursuivîmes notre route par une forte mousson de sud-est jusqu'au 22 juin que nous vîmes les îles *Bashee* restant à l'est sud-est mi-est, à distance de neuf lieues. Mais le 26 arriva avant que nous pussions mouiller à l'île de Grafton ; nous y mîmes à l'ancre ce jour-là, dans une petite baie très-agréable, à six brasses d'eau, et environ à un quart de mille du rivage.

Cette baie est environnée de terres hautes, cultivées jusqu'à leur pointe la plus élevée. Les plantations qui sont divisées en enclos proprement entretenus, offrent une vue très-agréable. On appercevoit un grand village situé sur une belle éminence près le bord de l'eau : des bosquets charmans se

trouvoient distribués inégalement et sans ordre sur les côtés des montagnes, tandis qu'un ruisseau couloit avec rapidité à travers la vallée. L'ensemble formoit une scène d'une beauté rare. Environ quatre ans auparavant, les Espagnols avoient pris possession de ces îles, s'attendant à y trouver les entrailles de la terre enrichies de métaux précieux. Nous reçûmes l'accueil le plus amical du gouverneur et de la garnison, qui ne se mêlèrent en aucune façon de nos petites relations de commerce avec les naturels du pays. Ceux-ci paroissent être le peuple le plus doux et le plus tranquille. Nous restâmes en ce lieu quatre jours, pendant lesquels nous nous procurâmes, en grande quantité, des cochons, des chèvres, des canards, des oiseaux, des *yams*, et des patates très-douces, ne donnant en échange que du fer brut.

Le 18 juillet, nous quittâmes les îles *Bashee*, et fîmes route vers le nord-est, prenant notre direction le long des îles du Japon, mais sans appercevoir aucune terre. Les îles qu'il nous a fallu traverser, se trouvent sur les cartes dans la posi-

tion même où elles sont placées. Quand nous eûmes passé le 25[e] degré de latitude nord, nous eûmes une brume continuelle, et si épaisse en certains momens, qu'il nous étoit impossible d'appercevoir d'un bout à l'autre du vaisseau. Le premier août, étant restés en panne la nuit précédente, nous jugeâmes que nous étions près de la terre, et le matin, à la pointe du jour, nous parvînmes à la voir à travers les terres de brume. Nous reconnûmes que c'étoient les îles *Amluc* et *Atcha*. Nous nous arrêtâmes à la première où nous mouillâmes deux jours. Nous reçûmes, pendant ce temps, la visite des habitans russes et des naturels du pays. Dans notre passage à *Ounalaschka*, nous fûmes chassés vers cinq îles où les dangers nous environnoient de toutes parts, sans que nous pussions reconnoître notre route. Mais nous en sortîmes, graces à la Providence. Un brouillard continuel nous enveloppoit depuis que nous avions traversé le 35[e] degré de latitude, et de ce moment, il ne nous avoit été possible de faire que deux seules observations. Heureusement nous avions à bord un *garde-*

temps (1) qui nous devint de la plus grande utilité.

Les cinq îles où nous nous étions trouvés si fort dans l'embarras, sont décrites dans les Découvertes Russes de Coxe, sous les noms de *Pat Sopka*. Cet écrivain parle aussi des traces de destruction que plusieurs des navigateurs russes ont remarquées entre ces îles et le *Kamschatka*. Elles sont inhabitées, et ne paroissent être autre chose que de grandes masses de roc. Deux d'entr'elles se ressemblent parfaitement, et ont la forme d'un pain de sucre.

Le 5 août, dans l'après-midi, nous nous vîmes environnés d'un grand nombre de canots. L'habillement et les manières des gens qu'ils portoient ne nous laissèrent pas douter qu'ils ne fussent de quelques-unes de ces îles, quoique nous nous fussions imaginés d'abord être trop loin pour eux du côté du midi pour qu'ils vinssent vers nous. Cette petite flotte étoit occupée à la

---

(1) Voyez, au sujet de cet instrument, les observations astronomiques qui se trouvent à la fin du quatrième volume du second voyage de Cook, page 357. *Note du Traducteur.*

pêche de la baleine. Elle s'arrêta quelques instans pour examiner le vaisseau, ce qu'elle parut faire avec des marques d'une extrême admiration. Elle s'éloigna ensuite, et prit sa direction vers le nord. Nous gouvernâmes alors un peu plus au midi : car nous supposions, d'après notre calcul, que le courant nous avoit portés du côté du nord. Le brouillard continuoit d'être si épais, qu'il étoit impossible de distinguer aucun objet à la distance de vingt verges du vaisseau. Mais d'après le nombre des canots au milieu desquels nous venions de passer, il y avoit tout lieu de présumer que nous étions dans le voisinage de la terre ; et, selon toutes les probabilités, ce devoit être l'île d'*Amouchta*.

La nuit suivante, nous fûmes effrayés d'entendre la lame de la mer se briser contre le rivage. Nous virâmes vent devant tout aussitôt ; et quand nous eûmes couru sur la terre pendant deux heures environ, le même bruit nous causa une nouvelle alarme. Nous revirâmes de bord vent devant, et dès la pointe du jour, nous distinguâmes la terre par le mât de l'avant. Elle paroissoit couverte de neige. Mais le brouillard redevint tel, que la vue

ne pouvoit percer au travers, comme si c'eût été pour augmenter l'horrible incertitude de notre situation. Pendant quatre jours que nos esprits demeurèrent, comme l'athmosphère, obscurcis par les ténèbres, nous fîmes des efforts continuels, mais inutiles, pour trouver un passage : il sembloit que tous les chemins fussent bloqués pour nous. Le sourd mugissement de la lame nous chassoit d'un côté, tandis qu'un signal pareil, et non moins sinistre, nous repoussoit de l'autre. Tout nous portoit réellement à croire que nous étions arrivés par quelque passage fort étroit dans un golfe environné de dangereux rivages, d'où il n'étoit possible de revenir que par le même canal à travers lequel nous y avions pénétré. Quoique nous nous trouvassions souvent à cent verges des rochers, le fond étoit impraticable, et le bord étoit tellement escarpé que les ancres ne pouvoient nous servir.

Le 5, sur le matin, le brouillard se dissipa, et nous laissa entrevoir une perspective terrible de dangers tels, que notre heureuse expérience suffisoit à peine pour nous persuader qu'il fût possible d'y échap-

per. Nous nous vîmes environnés de terres d'une hauteur effrayante, couvertes aux deux tiers de neige sur les côtés : la côte étoit rendue inaccessible par de sourcilleux rochers de hauteur perpendiculaire : ils formoient un mur régulier, excepté à l'endroit où la mer en les frappant avec violence avoit formé ces excavations qui étoient, avec l'élévation et la chûte rapide de houlles prodigieuses, la cause de cet heureux bruit auquel nous avions dû notre salut. Nous découvrîmes alors deux passages qui s'ouvroient à nous, l'un vers le midi, (c'étoit celui à travers lequel nous avions été poussés) l'autre au nord-ouest. Il est vrai que, si nous eussions été portés jusqu'à cette pointe, nous aurions en même temps vu diminuer l'horreur de notre situation : mais nous avions redouté sans cesse d'arriver au nord de ces îles, prévoyant la difficulté que nous éprouverions à être ramenés vers le midi. Car il est bien reconnu que les courans prennent, en été, une direction de nord, et alors il est difficile de déterminer le temps que nous aurions pu être retenus, jusqu'à ce qu'il s'élevât un fort vent du nord pour nous en

repousser ; les vents de sud-est étant ceux qui règnent le plus généralement dans ces mers à cette époque de l'année. Trouvant impossible, quoi qu'il en soit, de porter au midi par le passage à travers lequel nous étions venus en cet endroit, à cause de la violence du courant, nous prîmes notre direction vers le nord ; et étant parvenus à l'est jusqu'à *Ounalaschka*, nous fûmes heureusement favorisés d'un fort vent du nord qui nous mit en état de passer entre *Unamah* et *Ounalaschka*. Dans ces détroits, le courant ne permettoit pas de filer moins de sept nœuds, ce qui rendoit la mer on ne sauroit plus redoutable.

Quand nous eûmes fait le tour de la partie méridionale de l'île, un Russe vint nous trouver, et conduisit notre vaisseau dans un port voisin de celui où le capitaine Cook avoit radoubé.

Les Russes de ces îles venoient d'*Ochotsk* et du *Kamschatka*, dans une galiote chargée d'environ cinquante tonneaux ; chacune peut contenir de soixante à quatre-vingts hommes. Ils conduisent leurs vaisseaux dans quelqu'endroit commode et sûr, pour y rester pendant leur séjour en ce lieu qui

dure huit ans. Au bout de ce temps un autre parti vient les relever. Ils chassent la loutre de mer et d'autres animaux que la nature a vêtus de fourrures. Les naturels des différens districts sont pareillement employés à ce genre d'occupation. Le fruit de leurs travaux est une espèce de tribut qu'ils sont obligés de payer à l'impératrice de Russie à qui appartient exclusivement ce genre de commerce. Ils reçoivent en retour de petites provisions de tabac qu'ils aiment à l'excès. Une fois satisfaits sur cet article, ils se plaisent dans leur misérable condition, et n'en sortiront jamais, tant que cela dépendra de leurs efforts. Quant au fer, ou à tout autre objet d'utilité commun parmi les Européens, on le trouve aussi rarement chez eux que chez leurs voisins du continent.

Les maisons des Russes sont construites de la même manière que celles des naturels du pays, mais sur un plan d'une plus grande étendue. Elles consistent en des fosses considérables creusées en terre. Un étranger courroit grand risque d'y tomber, sans soupçonner le moins du monde qu'il étoit sur le bord d'une habitation,

ces demeures souterraines n'ayant d'autre entrée qu'un trou de forme ronde à leur sommet, où l'on a pratiqué des degrés par le moyen desquels on peut y descendre. Le soir même du jour de notre débarquement, cet accident arriva au premier officier et au chirurgien du *Nootka*. En revenant d'un village russe, ils disparurent tout-à-coup dans un de ces trous, et se trouvèrent entrés, non sans beaucoup de surprise, dans une habitation de naturels du pays. L'effroi, dans cette occasion, fut le même de part et d'autre. Les naturels se précipitèrent en foule hors du lieu, aussi promptement que leur frayeur pouvoit le leur permettre, et laissèrent aux infortunés qui venoient de faire cette chûte, la crainte que ces gens qu'ils avoient ainsi surpris, et dont ils ne connoissoient pas encore alors la douceur et les inclinations amicales, ne répandissent sur le champ l'alarme, et n'appellassent leurs amis pour tirer vengeance, en les massacrant, de cette invasion bien innocente. Mais, remontés sur la terre, ils virent que les naturels avoient pris la fuite, dans le plus grand désordre, et porté l'effroi jusqu'au village russe. Le

lendemain matin l'accident s'expliqua ; et on fit à ces pauvres gens un petit présent de tabac pour les dédommager de l'alarme qu'ils avoient eue le soir du jour précédent.

Les côtés de ces habitations sont divisés en compartimens destinés à former les chambres à coucher. Les lits sont faits de peaux de bêtes. Dans le milieu de la chambre est le lieu où l'on apprête les viandes et où l'on mange. Par les froids rigoureux, ils se servent de lampes au lieu de bois. Comme il n'y a point d'arbres dans les îles, le bois y est nécessairement très-rare, et ils n'en sont guère approvisionnés que lorsque la mer leur en apporte par hasard du continent. Toute leur nourriture consiste en poisson dont l'huile fait leur sauce. Cette manière de vivre est commune aux Russes et aux naturels du pays, avec cette différence que les premiers font bouillir la chair des animaux, et que les seconds la mangent toute crue. Nous les avons vus souvent manger, ou plutôt, dévorer une tête de morue ou de *halibut* (1),

(1) C'est le nom qu'on donne en anglois à un poisson qui approche beaucoup de la plie. *Note du Traducteur.*

à l'instant même où ils venoient de l'attraper, avec toutes les marques de la joie qu'ils éprouvoient de pouvoir satisfaire ainsi leur voracité. La seule production végétale de ces îles est du céleri sauvage que les naturels du pays mangent aussitôt qu'il est arraché de terre.

Quoique les Russes aient été si long-temps établis dans ces îles, ils n'y ont introduit aucun genre de culture. Ils n'ont aucun oiseau ou animal domestique, si ce n'est le chien. Nous ne pûmes examiner si c'est à la stérilité naturelle du pays ou à leur indolence habituelle qu'ils doivent s'en prendre de manquer de ces utiles secours, qu'il est si facile de se procurer. Leur seule ressource pour la vie journalière est dans le produit de la mer et des fleuves où ils pêchent d'excellent poisson en abondance. Et si l'on en peut juger sur l'apparence de vigueur et de bonne santé qu'on remarque chez les naturels ainsi que parmi les colons, ils n'ont pas besoin d'une nourriture plus saine et plus substantielle.

Les naturels de ces îles connues sous le

nom d'îles *Fox* (1) sont une race d'hommes de petite taille, mais pleins de courage. Ils ont un air d'aménité qui n'annonce pas du tout des sauvages. Ils ne se coupent, ne se déchiquètent, en un mot, ne se défigurent jamais le visage d'aucune manière, comme les naturels du continent. Leur caractère, selon toutes les apparences, est doux et tranquille. La jalousie, au moins, n'est pas une de leurs passions ordinaires ; car on ne s'apperçoit jamais qu'ils soient mécontens des soins que les étrangers aiment à rendre à leurs femmes.

Les seuls animaux qu'on trouve dans ces îles sont des renards. Quelques-uns sont noirs, et leur peau est d'une grande valeur. Pendant le temps que nous y séjournâmes, nous tâchâmes d'engager les Russes à trafiquer avec nous ; mais ils portoient leurs fourrures à un trop haut prix pour que nous pussions nous en arranger avec eux, au moins en échange des articles que nous avions à leur offrir en retour. Leur prin-

---

(1) Ou des Renards. Elles sont ainsi nommées de la grande quantité de ces animaux qu'on y trouve. *Note du Traducteur.*

cipal motif étoit l'espérance de se voir relevés l'année suivante. Le havre où nous entrâmes est situé à dix ou douze milles environ de celui où le capitaine Cook radouba. Sa position est au 54e degré 2 minutes de latitude nord, et de longitude, au 193e degré 25 minutes Est de *Greenwich.*

Le 20 août, nous partîmes d'*Ounalaschka*, dans le dessein de suivre le continent jusqu'à ce que nous eussions doublé les îles *Shumagin*, le capitaine Cook ayant décrit Kodiak comme l'une des îles méridionales (1). Il est vrai que nous desirions quitter les

(1) « Je longeai la chaîne la plus méridionale des îles : à midi, nous étions par 55 degrés 18 minutes de latitude, et dans la partie la plus étroite du canal formé par elles, et par celles qui gissent le long du continent : ce canal a ici une lieue et demie ou deux lieues de largeur. *L'île la plus considérable du groupe se montroit sur notre gauche ; et, selon les informations que nous reçûmes ensuite, elle porte le nom de* Kodiak. Je lui ai laissé ce nom, mais je n'en ai point donné aux autres.

Troisième voyage de Cook, tome III, livre IV, chap. VII, page 205.

établissemens russes avant d'avancer à la côte, ne voyant rien à gagner dans leur voisinage.

Le 27 août, nous arrivâmes à la vue des îles *Schumagin*. Quand nous fûmes à la distance d'environ quatre lieues du rivage, nous vîmes venir vers nous un grand nombre de canots. Nous remarquâmes que leur construction étoit la même que celle des canots des îles *Fox*, et que les hommes qu'ils portoient avoient l'habillement et toutes les manières des naturels de ces mêmes îles.

Il paroît que les Russes, quelque part qu'ils soient établis, ont pour usage, (sans doute par une raison de politique) d'empêcher les naturels du pays d'avoir des canots qui puissent porter plus d'une seule personne. Ces canots ont, en général, à-peu-près douze pieds de long. Ils sont affilés à chaque bout. Leur largeur est d'environ douze pouces. Ils se terminent en pointe. Leur profondeur au centre, dans l'endroit où l'homme s'asseoit, est d'environ douze pouces. Les canots de cette forme s'étendent depuis les détroits des deux continens le long de la côte jusqu'au cap

Edgecumbe. Quelques-uns sont destinés à porter trois personnes : mais, en général, ils ne sont faits que pour une ou deux tout au plus. On se sert pour leur construction de bandes très-minces de bois de pin qu'on attache ensemble avec du nerf de baleine. On les couvre alors d'une peau de veau marin ou de vache marine dont on a commencé par enlever tout le poil. L'extrêmité du manteau de peau que portent les naturels bouche hermétiquement le trou du canot à l'endroit où l'homme s'asseoit, et empêche qu'il ne puisse pénétrer la plus petite goutte d'eau. Ces vaisseaux peuvent faire un chemin prodigieux. Ils sortent par tous les temps, quels qu'ils soient.

Nous étions au 28 août, et nous n'avions rien gagné encore au voyage. Mais comme nous croyions être arrivés au bout des établissemens russes, et qu'il nous restoit un grand trajet à faire à la côte, nous nous flattions que nous aurions terminé un trafic fort avantageux avant l'hiver qui approchoit à grande hâte. Dans ce dessein nous résolûmes de ne faire qu'un seul port jusqu'à l'ouest de la *rivière de Cook*,

et en longeant la côte, nous vîmes une grande ouverture qui sembloit formée par une île, et vers laquelle nous gouvernâmes. Quand nous y fûmes arrivés, elle nous parut d'une très-grande étendue dans la direction de nord-est. Persuadés que nous étions tout-à-fait hors des établissemens russes, nous nous attendions continuellement à recevoir la visite des naturels, et à voir enfin arriver l'époque de notre voyage qui devoit nous procurer quelques avantages. Il n'est pas facile, au reste, d'expliquer comment un détroit aussi grand n'a pas été observé par le capitaine *Cook*. Nous fîmes environ vingt lieues en y continuant notre route. Nous apperçûmes alors un canot qui venoit vers nous du côté de l'intérieur des terres. Il y avoit dedans trois personnes. Une d'elles vint à bord, et nous reconnûmes que c'étoit un marin russe. Cet homme qui paroissoit fort intelligent nous apprit que cette île étoit l'île de *Kodiak*, que les équipages de trois galiotes y étoient en station, et qu'il y avoit une autre île du même nom le long de la côte.

Cet avis ne pouvoit nous être agréable,

en ce qu'il détruisoit absolument l'espoir que nous avions conçu de pouvoir trafiquer dans quelque place intermédiaire entre la *rivière de Cook* (1) et les îles *Schumagin*. Nous continuâmes donc notre passage au travers des détroits, nommés *détroit de Petrie*, en l'honneur de Guillaume Petrie, écuyer, et reconnûmes qu'ils nous avoient portés près cette pointe qui forme la rivière de Cook, et qui se trouve distinguée par le nom de *cap Douglas* sur la carte du capitaine *Cook*. Ces détroits ont plus de dix lieues en longueur, et de quinze environ en largeur : ils coupent, en la traversant, une portion très-considérable du continent depuis les premières cartes. Nous mouillâmes sous le cap *Douglas*; et bientôt après, des canots chargés d'Indiens de la rivière s'avancèrent jusqu'à nous. Ils nous vendirent deux ou trois peaux de loutres, et nous leur donnâmes en retour quelques morceaux de fer brut,

---

(1) Le capitaine Cook avoit laissé en blanc le nom de cette grande rivière sur son manuscrit. On a trouvé tout simple de la nommer *rivière de Cook*.

environ une livre pour chaque peau. Ils parurent très-satisfaits de nous voir, et nous offrirent en présens tout ce qu'ils pouvoient avoir dans leurs bateaux. Le refus que firent ces gens du tabac que nous leur présentâmes nous prouva qu'ils n'avoient aucun rapport avec les Russes ; et le plaisir qu'ils prenoient à prononcer souvent le mot *Anglois*, *Anglois*, nous donna aussi à penser que le *Nootka* n'étoit pas le premier vaisseau de notre pays qu'ils eussent vu. On a su depuis que le *Roi George* et la *Reine Charlotte* partis de Londres avoient été chez eux avant nous. Les canots nous quittèrent au bout de quelques momens pour remonter la rivière, afin de chercher des pelleteries de plus ; et le jour suivant, nous vîmes deux grands bateaux qui la descendoient, portant chacun environ dix-huit hommes. Nous les reconnûmes pour des Russes qui avoient monté la rivière de Cook pour aller trafiquer. Chaque bateau avoit une pièce de campagne, et de petites armes pour chacun des hommes qu'il portoit. Ces Russes avoient quitté leur habitation d'été qui est l'île la plus basse sur la rivière de

Cook, et alloient gagner leurs quartiers d'hiver dans l'île de *Kodiak*.

Nous étions arrivés au 20 septembre. Le temps étoit extrêmement orageux. Nous nous déterminâmes en conséquence à quitter la rivière où nous avions été retenus par plusieurs brises, à avancer jusqu'à l'*entrée* ou *canal du Prince Guillaume*, (*Prince Williams Sound*) et s'il étoit possible, à y passer l'hiver. A notre arrivée dans l'*anse fermée de l'entrée du Prince Guillaume*, (*Snug Corner Cove*) (ainsi nommée par le capitaine Cook) il s'éleva un temps très-violent, et pendant trois jours que nous nous y reposâmes, pas un seul naturel du pays ne parut à nos yeux. Nous en conclûmes que les naturels s'étoient retirés de la côte, ou bien étoient allés vers le midi pour y hiverner. Dans nos excursions sur le rivage, nous vîmes du bois qui avoit été fraîchement coupé et par le moyen d'un instrument tranchant. Nous trouvâmes aussi un morceau de bambou ; ce qui nous causa la joie la plus vive. Car nous ne pouvions plus douter que nous n'eussions été précédés tout récemment en cette *entrée* par quelque vaisseau. Et comme c'étoit le lieu du ren-

dez-vous dont nous étions convenus avec l'équipage de la *Loutre Marine*, nous en conclûmes naturellement qu'il y avoit passé, et que delà, il avoit fait voiles pour la Chine.

Notre situation présentoit d'effrayantes difficultés. La côte, selon toute apparence, n'étoit point habitée ; et si nous y passions l'hiver, nous ne pouvions prévoir comment nous nous procurerions des rafraîchissemens ou l'avantage de quelque trafic. D'un autre côté, le mauvais temps continuoit : de fortes brises de vent ne cessoient d'être accompagnées de neige et de pluie. Si nous sortions de notre position présente, il étoit fort douteux que nous pussions nous en procurer une autre, et que nous ne fussions pas forcés de gagner les îles *Sandwich*, où, selon toute probabilité, nous trouverions le terme de notre voyage, attendu que nos marins commençoient à devenir très-mécontens. Dans cette fâcheuse perplexité, nous nous déterminâmes à préférer les rigueurs d'un hiver passé dans le *Canal* inhospitalier du *Prince Guillaume* à toutes les ressources que pouvoient offrir les îles *Sandwich*. Je pen-

sois, non sans beaucoup de raison, qu'il seroit extrêmement difficile, si même il ne devenoit pas tout-à-fait impossible, de persuader à notre monde de revenir de ces dernières îles à la côte d'Amérique. Telles étoient les difficultés que nous avions à surmonter. Mais l'objet du voyage et l'intérêt des propriétaires exigeoient si fortement que nous supportassions les fatigues dont nous étions menacés, et les disgraces que nous aurions à éprouver, que nous prîmes le parti de souffrir les unes et de nous résigner aux autres. En réfléchissant un peu sur le pouvoir bien limité d'un officier de marine marchande, et sur la triste insubordination qui règne dans le vaisseau qu'il commande, on croira sans peine que, pour rester en ce lieu, il ne falloit pas être indifférent sur les intérêts de ceux qui avoient conçu le projet et fait les frais de cette expédition commerciale.

Le quatrième jour, les naturels vinrent nous trouver dans plusieurs canots, et se conduisirent de la manière du monde la plus douce et la plus amicale. Ils prononcèrent devant nous plusieurs noms anglois que nous crûmes être ceux des personnes

qui composoient l'équipage de la *Loutre Marine*. Ils nous donnèrent aussi à entendre qu'il étoit parti de ce lieu, peu de jours auparavant, un vaisseau avec deux mâts ; qu'il emportoit une quantité de pelleteries, ce qu'ils nous expliquèrent en montrant le nombre des cheveux de leurs têtes. Ils nous dirent pareillement que si nous nous arrêtions parmi eux, ils tueroient pour nous une grande quantité de loutres pendant l'hiver.

Nous avions la satisfaction de savoir que l'*entrée* étoit habitée. Il ne nous manquoit plus qu'un bon port pour nous déterminer à y passer la saison rigoureuse. Le jour suivant, les chaloupes en trouvèrent un très-commode à environ quinze milles est-nord-est de l'endroit où nous nous étions arrêtés. En conséquence, le 7 octobre, on conduisit le vaisseau au lieu désigné. Il fut alors dégréé, et l'on commença sur le rivage la construction d'une cabane de troncs d'arbres, dans laquelle les armuriers pussent travailler, et qui, vu l'état où se trouvoit alors le vaisseau, serviroit aussi à contenir le bois préparé pour la charpente.

Les naturels nous honorèrent alors chaque

jour de leurs visites, et ne manquoient jamais de déployer leur adresse vraiment extraordinaire dans le métier de voleurs. Ils employoient cette subtilité de main à se procurer des matériaux en fer de toute espèce, et d'une manière qui est à peine concevable. Nous avons remarqué plus d'une fois que lorsque la tête d'un clou, soit dans le vaisseau, soit dans les chaloupes, se détachoit un peu du bois, ils y portoient la dent pour l'arracher. Certainement, si je rapportois ici les différentes pertes que nous essuyâmes, et la manière dont ces naturels s'y prenoient pour nous voler, plus d'un lecteur seroit fondé à soupçonner que j'exalte ici, aux dépens de la vérité, leurs talens dans l'art d'escamoter (1).

Nous étions à la mi-octobre, et n'avions encore fait qu'une petite provision de pelleteries. Les naturels se rassembloient en plus grand nombre, et commençoient à nous tourmenter au point que nous nous trouvions très-embarrassés de la ma-

(1) Voyez *le troisième voyage de Cook, chap. I du livre IV, tome III, page 21 et suiv.*

nière dont nous devions nous conduire à leur égard. La politique et l'humanité nous avoient également instruits à éviter, s'il étoit possible, tout correctif violent : mais il arrivoit souvent que nos gens occupés sur le rivage à couper du bois et à construire la cabane, étoient obligés d'aller au vaisseau : les naturels descendoient de leurs bois derrière eux, et tâchoient de leur dérober les outils dont ils se servoient, quels qu'ils fussent. Le vaisseau se trouvant si près de l'endroit où nos gens étoient à l'ouvrage que nous pouvions converser avec eux, nous ne leur permettions pas de prendre d'armes à feu, à moins qu'ils ne fussent accompagnés d'un officier prudent, de peur qu'ils n'en fissent un dangereux usage. Nous avions déjà reconnu qu'un coup de mousquet tiré du vaisseau ne manquoit jamais de mettre les naturels en fuite.

Le 25 octobre, nous apperçûmes un parti considérable d'Indiens qui avançoient sur une crique ; et comme ils paroissoient être en plus grand nombre que nous n'en avions encore vus auparavant, nous criâmes à nos gens de venir à bord. Ils tardèrent

un peu : pendant ce temps les Indiens montèrent à côté du vaisseau, et débarquèrent sur le champ à l'endroit où on étoit à l'ouvrage. Au même instant, un autre parti vint des bois les rejoindre. Comme les naturels avançoient dans leurs canots vers le rivage, malgré tous les signes que nous pouvions leur faire pour les en empêcher, je donnai l'ordre de pointer sur eux deux canons. Il produisit l'effet que j'en attendois ; car, en ce moment même, ils étoient occupés à prendre les haches de nos gens sur le rivage. Mais dès qu'ils apperçurent les dispositions qui se faisoient de notre côté, ils crièrent à nous selon leur manière accoutumée, *laulé laulé*, ou, *amis*, *amis*, tenant leurs bras étendus en signe d'amitié.

Lorsque tout notre monde fut arrivé à bord, nous pensâmes que l'occasion étoit favorable pour disperser les naturels qui se trouvoient alors rassemblés en si grand nombre, en leur montrant le pouvoir de nos armes à feu. En conséquence, on tira une pièce de douze chargée en grappe, dont les effets se déployèrent sur l'eau d'une manière qui leur causa un extrême étonnement. Ils furent aussitôt saisis d'une telle frayeur, que

la moitié d'entr'eux en renversèrent leurs canots. On fit alors du rivage une décharge d'une pièce de campagne de trois seulement, chargée à boulet rond. Comme ils la virent raser la surface de l'eau à une distance considérable, ils demeurèrent convaincus qu'il étoit en notre pouvoir de lancer cette arme meurtrière vers quelque point et dans quelque direction que nous voudrions. Tandis qu'ils délibéroient entr'eux, en proie à la plus cruelle frayeur, nous leur fîmes entendre que nous n'avions pas l'intention de leur faire le moindre mal tant qu'ils se comporteroient avec nous d'une manière amicale et fraternelle ; que nous desirions trafiquer avec eux, et leur donner en échange de leurs pelleteries les divers objets que nous avions apportés à cet effet. Nous exposâmes alors ces objets à leurs yeux. Aussitôt, tous ceux d'entr'eux qui étoient vêtus de fourrures, se dépouillèrent en poussant de grands cris de joie, et, en retour d'une modique quantité de clous à grande pointe, nous reçûmes soixante belles peaux de loutres. Pour nous concilier leur affection, nous offrîmes aux principaux d'entr'eux des grains de rassade de différentes

rentes couleurs, et ils nous promirent de nous apporter autant de pelleteries qu'ils pourroient s'en procurer.

Il n'y a pas de doute que ce ne fût de leur part une tentative préméditée. Ces peuples ne font jamais la guerre l'un contre l'autre dans ces grands bateaux : ils ne s'en servent que pour transporter leurs vieillards, leurs femmes et leurs enfans, à l'approche de l'ennemi, et ils leur donnent le nom de bateaux des femmes. Ils en avoient fait usage, en cette circonstance, afin de pouvoir débarquer un grand nombre à la fois, et d'être en état de couper la retraite à nos travailleurs. Mais quoique ce projet eût échoué, ce n'étoit pas une raison de croire qu'ils résisteroient à la tentation de nous dérober quelqu'article où il entrât du fer, quand l'occasion s'en présenteroit, tant il y avoit d'attrait pour eux dans tout ce qui prenoit la forme de ce métal favori.

Telle étoit, quoiqu'il en soit, la situation présente de nos affaires, que nous renonçâmes à continuer les travaux sur le rivage. Nous commençâmes donc à couvrir le vaisseau d'esparres de sapin, et à le fermer par tous les côtés : ce que nous parvînmes à faire

pour plus de la moitié de l'arrière, en avant. Mais la neige vint à tomber en si grande abondance sur le rivage, qu'il ne nous fut pas possible d'achever cette besogne. Ce contre-temps étoit très-fâcheux, en ce que la partie couverte par la neige nous avoit offert jusques-là un endroit pour nous promener, en même temps qu'elle empêchoit une grande partie du froid de nous gagner au travers du pont. Elle auroit aussi formé, au besoin, une fortification très-avantageuse. Car nous étions plancheyés et claquemurés tout autour, à dix pieds au-dessus du plat-bord, de manière que nous aurions pu nous défendre contre toute espèce d'attaque. Il est vrai que la glace dont nous étions environnés, donnoit aux naturels un très-grand avantage. Mais quelque pussent être les dispositions de ces voisins à notre égard, l'effet de nos canons leur avoit causé une frayeur qui les portoit à en user avec nous d'une manière très-amicale.

Le 31 octobre, le thermomètre descendit au 32e degré, et les matinées et les soirées furent très-piquantes. Jusqu'à ce moment, nous avions attrapé une grande

quantité de saumons. Mais alors nous trouvâmes qu'ils quittoient les petites rivières. A deux endroits d'un lac où je fis jetter la seine (1), entre les montagnes voisines, nous en prîmes autant qu'il nous fut possible d'en saler pour les besoins de l'hiver. On y envoyoit tous les matins deux hommes pour la consommation journalière, et, au bout de deux heures, ils en rapportoient toute leur charge. La manière de les prendre pourra paroître ridicule; voici comme on y parvenoit : on suivoit le cours de l'eau du lac jusqu'à l'endroit où il se décharge dans la mer, et l'on frappoit le poisson sur la tête avec des massues à mesure qu'il montoit ou qu'il descendoit; et comme le canal n'avoit pas plus d'un pied de profondeur, cette occupation amusoit les matelots, en même temps qu'elle nous fournissoit en quantité des provisions pour la table. Mais les jours d'abondance tiroient à leur fin. Les canards et les oies qui, jusqu'alors, n'avoient cessé de nous être une très-utile ressource, com-

(1) C'est une espèce de filet qui se traîne sur les grèves. *Note du Traducteur.*

mençoient à se former en troupes et à passer vers le midi. Les naturels du pays nous avoient aussi apporté de temps en temps quelques brebis de montagnes, seuls animaux de terre que nous eussions vus chez eux. Nous avions eu souvent besoin de leurs secours, au moins quant à l'article des provisions, durant l'hiver. Tout changea bientôt pour nous. Au 5 novembre, on ne vit plus d'oiseaux, et il ne fut pas possible d'aller dans les bois, la terre étant, à cette époque, couverte d'au moins cinq pieds d'une neige sèche. Le poisson quittoit également les criques et les petites rivières, et la glace commençoit à se former autour de nous. Les effrayantes montagnes que nos yeux rencontroient de toutes parts étoient alors blanches de neige à fleur d'eau, et les naturels n'avoient d'autres moyens de subsistance que la chair et l'huile de baleine préparées pour leurs provisions d'hiver. Mais après le 2 novembre, la glace fut assez forte, depuis le vaisseau jusqu'au rivage, pour porter, et nos gens s'amusoient déjà à patiner et à d'autres divertissemens qui, tout en leur procurant beaucoup de plaisir, contribuoient encore à leur

conserver la santé. Ces amusemens durèrent jusqu'à ce qu'il fût tombé de la neige en aussi grande abondance sur la glace que sur le rivage.

Pendant les mois de novembre et de décembre, nous jouîmes tous d'une excellente santé. Les naturels continuèrent aussi d'en user avec nous de la manière la plus amicale, si l'on en excepte toutefois leur incorrigible penchant à voler, penchant qu'ils ne manquoient jamais de satisfaire, lorsque l'occasion s'en présentoit, et dont la plus vigilante attention de notre part ne réussissoit pas toujours à nous garantir. Pendant le mois de novembre, le thermomètre étoit du 26e au 28e degré; et, en décembre, il descendit au 20e degré où il resta la plus grande partie du mois.

Nous n'avions alors à midi qu'un jour foible et obscur, le soleil n'étant pas à plus de six degrés, et se trouvant caché à nos yeux par les montagnes élevées au 22e degré au midi de l'endroit où nous nous étions fixés. Tandis que nous étions privés ainsi tristement de la clarté du jour, et de la chaleur vivifiante

des rayons du soleil, il ne se présentoit à nous aucuns motifs de consolation pour nous dédommager un peu de la scène d'horreur qui nous environnoit. En même temps que d'effrayantes montagnes nous déroboient presque la vue du ciel, et répandoient sur nous les ombres de la nuit dans le milieu même du jour, la neige couvroit la surface de la terre à une telle hauteur qu'on ne pouvoit y pénétrer, de sorte qu'il ne nous étoit permis d'espérer pendant l'hiver d'autres plaisirs, d'autres amusemens, d'autres moyens de consolation que ceux que nous trouverions dans le vaisseau et en nous-mêmes. Ce n'étoit, au reste, que le commencement de nos peines.

La nouvelle année vit augmenter le froid, et tomber la neige de plus belle et en plus grande quantité jusqu'au milieu du premier mois. Nos ponts furent alors incapables de résister aux gelées excessives de chaque nuit : leur partie la plus basse étoit couverte d'une gelée blanche de l'épaisseur d'un pouce tout-à-fait semblable à la neige, malgré le soin que nous avions de tenir trois feux constamment allumés pendant vingt heures sur vingt-quatre, de sorte qu'aussitôt qu'ils com-

mençoient à brûler, les ponts se trouvoient à flot. Pendant quelque temps, nous y tînmes ces feux nuit et jour : mais la fumée qui sortoit d'un poële construit pour les besoins du moment hors de l'une des forges nous incommodoit au point que ceux de nos gens qui, alors, se trouvèrent mal, demeurèrent convaincus que leur malaise n'avoit pas d'autre cause que cette fumée continuelle. Quelque temps après que la neige eut tombé en si grande quantité, douze des nôtres furent violemment attaqués du scorbut, et vers la fin du mois, il en mourut quatre. Nous en eûmes jusqu'à vingt-trois obligés de garder le lit. De ce nombre étoit le chirurgien qui fut très-mal. Le premier officier se voyant légérement attaqué à la poitrine, symptôme qui, d'ordinaire, étoit d'un fâcheux pronostic qu'on ne tardoit guère à voir se réaliser, eut le bonheur de se tirer d'affaire en mâchant continuellement les branches d'un jeune pin, et en en avalant le jus. Mais cette médecine avoit un goût si désagréable que peu de nos malades purent se déterminer à continuer de la prendre.

Vers la fin de février, le mal augmen-

ta, et nous ne comptions pas moins de trente de nos gens qui se trouvoient si bas qu'aucun d'eux n'avoit la force de sortir de son hamac. Quatre d'entr'eux moururent dans le courant du mois. Ajoutez qu'à cette époque toutes nos provisions étoient tellement épuisées que, si de plus violens symptômes du mal eussent empiré notre état, nous aurions manqué des alimens nécessaires pour opérer la guérison. Le désespoir qui gagnoit tous les gens de l'équipage rendoit encore plus affligeante cette triste situation de nos affaires : car tel étoit le découragement général parmi eux qu'ils regardoient le plus léger symptôme du mal comme le présage d'une mort certaine.

Pendant les mois de janvier et de février, le thermomètre étoit presque toujours resté au 15e degré, quoiqu'il fût descendu quelquefois au 14e. Malgré ce froid excessif, nous fûmes visités, comme à l'ordinaire, par les naturels qui n'avoient d'autres vêtemens que leurs capuchons faits de peaux de loutres et de veaux marins, mais, en plus grande partie, de ces derniers animaux, avec la fourrure par dessus. Mais quelque couvert que pût être le corps

par cet habillement, leurs jambes demeuroient nues, sans qu'ils en parussent incommodés. Nous eûmes lieu de penser qu'ils étoient dans une disette de provisions égale à la nôtre; et comme nous possédions plusieurs tonneaux d'huile de baleine que nous avions recueillie pour en faire notre huile, ils ne manquoient jamais lorsqu'ils venoient à bord sous prétexte que le temps étoit trop orageux pour qu'ils pussent se déterminer à la pêche de la baleine, de prier qu'on les en régalât; ce que nous leur accordions toujours, et c'étoit leur donner une grande satisfaction. Si nous éprouvions les ravages d'une maladie si effrayante et si destructrice, c'étoit, à les entendre, parce que nous négligions de prendre, comme eux, cette nourriture aussi agréable que salutaire.

Nous fûmes d'abord très-surpris de les voir instruits de la mort de nos gens, et du lieu où nous les enterrions. Ils avoient sur-tout remarqué au bord du rivage, entre les fentes de la glace, l'endroit où nous étions parvenus, à force de travaux, à creuser une fosse profonde pour notre contre-maître, qui s'étoit attiré de leur part

une considération particulière par son talent à jouer de la flûte. Nous imaginâmes d'abord qu'ils n'avoient observé ces tristes cérémonies que dans le dessein de faire un festin, ne doutant pas qu'ils ne fussent de race cannibale. Mais nous sûmes bientôt après qu'ils n'avoient fait cette découverte qu'en veillant continuellement pour empêcher d'autres tribus de naturels de venir trafiquer avec nous, sans partager avec eux les profits, quels qu'ils fussent.

Comme ils nous rendoient des visites journalières, nous pensâmes d'abord que le lieu de leur habitation n'étoit pas fort éloigné, quoique nous n'eussions jamais pu le découvrir. Mais nous apprîmes alors qu'ils étoient un peuple vagabond, sans aucun séjour fixe, dormant où ils pouvoient, et quand l'envie leur en prenoit; qu'ils ne faisoient point de distinction entre la nuit et le jour, errant aussi bien dans un temps que dans l'autre. Ils n'allumoient jamais de feux la nuit, de peur d'être surpris par quelqu'une des tribus avec lesquelles ils sembloient être dans un état d'hostilités continuelles, et qui ne pou-

voient venir les attaquer sans traverser la glace. Car l'usage des chaussures pour la neige étant absolument inconnu à ces peuples, il leur devenoit impossible de passer à travers les bois.

Le mois de mars n'apporta aucun soulagement à nos infortunes. Il fit aussi froid que pendant les mois qui l'avoient précédé. Dans le commencement, il tomba une grande quantité de neige qui augmenta le nombre des malades et la violence du mal chez ceux qui en étoient déjà attaqués. Dans le courant de ce mois, nous eûmes à remplir un triste devoir en rendant, du mieux que nous pûmes, les derniers honneurs aux restes du chirurgien et du pilote. De pareils maux étoient cruels à supporter ; et la perte du premier, dans un moment sur-tout où des connoissances en médecine nous étoient si nécessaires, paroîtra, sans doute, à ceux qui liront ceci, le comble de l'affliction pour nous.

Le premier officier se sentant attaqué de nouveau, eut recours aux mêmes moyens de soulagement qui lui avoient déjà si bien réussi auparavant, l'exercice et le jus de pin. Il fit une décoction de ce dernier re-

mède extrêmement dégoûtante, et très-difficile à garder sur l'estomac, malgré qu'elle fût délayée. Il en prit à plusieurs reprises comme de l'émétique, avant qu'elle produisît insensiblement son effet : et peut-être ce retard même aida-t-il, en nettoyant l'estomac, à préparer le succès de cette médecine anti-scorbutique. Le second officier et un ou deux de nos marins ayant observé le même régime, en éprouvèrent un semblable soulagement, et se tirèrent ainsi d'un état presque désespéré. Un des symptômes de ce funeste mal est de se sentir du dégoût pour le mouvement, et de répugner à prendre quelqu'exercice, tandis que ce remède seroit précisément le plus salutaire de tous.

Nous nous vîmes privés par la mort de notre chirurgien de tous les secours de la médecine. Tous les soins que les malades pouvoient attendre du zèle le plus tendre et le plus vigilant, ils les recevoient de moi, du premier officier et d'un matelot qui étions les seuls en état de leur rendre ce service. Mais nous n'en voyions pas moins avec une vive douleur diminuer chaque jour notre équipage par les ravages de cette terrible

maladie. Plus d'une fois, je m'entendis appeller pour aider à remplir le triste office de traîner les cadavres à travers la glace jusqu'à une fosse profonde que nous avions creusée de nos mains même sur le rivage pour leur sépulture. Le traîneau sur lequel nous allions chercher le bois étoit leur chariot funèbre, et un creux dans la glace leur servoit de tombe. Mais ces cérémonies, quelque grossières qu'elles fussent, étoient accompagnées de cette douleur vraie et sincère qu'on ne voit pas toujours à la suite de l'appareil pompeux qui conduit l'orgueil humain à de superbes mausolées. Notre seul bonheur, ou, pour parler plus juste, le seul adoucissement à nos maux étoit lorsque nous pouvions quitter le vaisseau, et nous éloigner assez pour ne pas entendre les cris douloureux de nos infortunés patiens, et pour trouver quelque consolation dans l'examen solitaire de l'affreux abandon où nous étions plongés. Tous nos cordiaux étoient épuisés depuis long-temps. Il ne nous restoit pour soutenir les malades et pour les fortifier, que du biscuit, du riz, et une petite quantité de farine : mais nous n'avions ni sucre ni vin à leur

donner. Nous ne manquions pas de bœuf salé ni de porc : mais, quand ces viandes eussent été une nourriture convenable, la répugnance que leur vue seule inspiroit à nos malades auroit suffi pour en empêcher l'effet salutaire. Le poisson ou les oiseaux n'étoient pas en ce pays un présent de l'hiver. Une corneille ou une mouette nous paroissoient des friandises très-rares; et quand nous mangions un aigle, c'étoit un véritable régal. Nous en tuâmes un ou deux, au moment où ils sembloient, en voltigeant autour de nous, vouloir faire curée de notre chair, au lieu de servir aux besoins de notre table. Nous finîmes aussi par tuer, non sans beaucoup de regret, deux boucs que nous avions, mâle et femelle, de même âge. Ils avoient été comme nos compagnons pendant tout le voyage : nous en servîmes à nos malades pendant quatorze jours avec du bouillon fait de leur chair.

Quoique nous fussions à la fin de mars, le temps n'avoit pas du tout changé. Le froid continuoit dans toute sa rigueur. Nous commençâmes pourtant à concevoir quelques espérances en voyant le soleil, si long-

temps caché à nos yeux, poindre, sur le midi, à l'extrêmité du sommet des montagnes. Le thermomètre étoit resté pendant la plus grande partie de ce mois au 15e et au 16e degré, quoiqu'il se fût élevé quelquefois jusqu'au 17e.

Au commencement d'avril, il gela très-fort, et nous eûmes des vents très-violens. Vers le milieu de ce mois, nous eûmes quelques fortes brises de vent de sud qui produisent un temps d'été dans ces hauts degrés de latitude, comme celles du nord donnent un temps d'hiver. Ce changement amena, comme on peut le supposer, une altération sensible dans l'air. Mais ce vent occasionna de fortes giboulées et ne resta pas au sud, de sorte que lorsqu'il repassa au nord, le froid fut aussi rigoureux qu'il l'avoit jamais été. Sur la fin de ce mois, il s'éleva un combat perpétuel entre ces vents opposés, et d'autant plus désagréables qu'ils occasionnoient un temps épais et brumeux. Tant que le vent de sud régna, l'état de nos malades empira, et dans le courant de ce mois, il nous mourut trois lascars et quatre européens. Le second officier et le matelot qui

avoient eu recours au régime du jus de pin se trouvoient alors assez bien rétablis pour pouvoir aller, un instant seulement, jouir, sur le pont, de la bienfaisante influence des rayons du soleil. Le succès de leur régime engagea plusieurs de nos malades à recourir à la décoction, et quelquès-uns se déterminèrent à en continuer l'usage. Mais la plus grande partie d'entr'eux négligeoit ce remède. Ils aimoient mieux mourir à leur aise (c'est ainsi qu'ils s'exprimoient) que de souffrir les cruels tourmens qu'un remède si dégoûtant faisoit éprouver.

Vers la fin du mois, au soleil de midi, le thermomètre s'éleva jusqu'au 32[e] degré: mais, la nuit, il descendit au-dessous du 27[e]. Pendant les derniers jours de ce mois, les naturels nous apportèrent du hareng et des oiseaux de mer. Je me chargeai moi-même de distribuer le poisson à nos malades. J'essayerois inutilement d'exprimer les transports de joie qui se peignirent sur leurs visages blêmes et défaits lorsque je leur donnai cette nourriture si bonne et si rafraîchissante. Nous ne manquâmes pas d'engager, par

tous

tous les moyens qui dépendoient de nous ; les naturels à nous procurer le plus souvent possible la ressource d'un mets si propre à les fortifier.

Ces bonnes gens commencèrent à nous consoler en nous assurant que le froid cesseroit bientôt. Il est certain qu'ils nous avoient toujours donné à entendre, en comptant le nombre des lunes, que l'été commenceroit vers le milieu du mois de mai. Le soleil formoit déjà un grand cercle sur le haut des montagnes, et à midi, la chaleur étoit excessive. Le poisson nous venoit aussi en assez grande quantité. Nous sentîmes naître enfin l'espoir, que ceux de nous qui survivroient pourroient sortir de ce séjour de désolation, et retourner dans notre pays. Ce changement dans notre situation ranima tellement les esprits des malades, que plusieurs d'entr'eux consentirent à être portés sur le gaillard pour y jouir de la chaleur du soleil ; à peine se trouvoient-ils à l'air, qu'ils s'évanouissoient. Ce qu'il y a de très-singulier, c'est que plusieurs de ces malheureux patiens conservoient un courage surprenant tant qu'ils étoient dans le lit, pouvoient tout dire et tout faire,

paroissoient, en un mot, guéris entièrement de leur mal, et que le moindre mouvement, le plus léger balancement de leurs hamacs, leur causoient coup sur coup tant de douleurs d'agonie, tant d'évanouissemens, que chaque moment sembloit devoir être le dernier pour eux. Ils restoient dans cet état près d'une demi-heure sans pouvoir reprendre connoissance.

A l'époque du 6 mai, il se fit un changement surprenant dans toutes nos affaires. Ceux de nos marins dont l'état n'étoit pas encore désespéré, guérirent miraculeusement par l'effet de la décoction qu'ils burent. Nous eûmes aussi alors du poisson autant que nous pouvions en manger, ainsi qu'une quantité d'oiseaux de mer de diverses espèces dont les naturels nous apportoient chaque jour de nouvelles provisions. Enfin, nous avions vu passer au-dessus de nous des bandes d'oies et de canards : mais aucuns n'étoient venus encore à notre portée.

Le 17, une compagnie de naturels du pays, avec lesquels se trouvoit le roi de l'*Entrée*, nommé *Shenoway*, vint à bord en grand appareil pour nous féliciter du retour de l'été. Ils nous apprirent aussi qu'ils avoient

vu deux vaisseaux en mer. Quoique cette nouvelle nous fût successivement confirmée par de semblables avis que nous donnèrent d'autres naturels, nous ne croyions pas encore devoir y ajouter foi : mais le 19, tous nos doutes furent levés par l'arrivée de deux canots conduisant une chaloupe dans laquelle étoit le capitaine Dixon, du vaisseau la *Reine Charlotte*, parti de Londres, vaisseau qu'il avoit laissé avec le *Roi George*, capitaine Portlock, aux îles *Montagu*, pour venir à notre recherche, guidé par les renseignemens des Indiens.

Si on examine toutes les circonstances de notre position à cette époque, une telle rencontre paroîtra l'événement le plus extraordinaire. En réfléchissant à l'affreuse situation dans laquelle se trouvoient le *Nootka* et les gens de l'équipage, aux ravages de la maladie qui les consumoit, à leur affliction profonde, à ce déplorable état si cruellement prolongé, à la crainte funeste, mais trop fondée, que nous devions avoir que la foiblesse de nos gens et le délabrement du vaisseau ne nous permissent pas de quitter ce séjour de désolation, quand même le temps se relâcheroit, et la saison deviendroit plus

favorable ; en songeant, dis-je, à tous ces sujets d'affliction qui formoient le triste ensemble de nos maux, on ne sera pas surpris que nous ayons accueilli le capitaine Dixon avec des transports de joie, que nous l'ayons baigné de nos larmes comme un ange tutélaire. Je ne disconviendrai pas non plus que nous n'ayons reçu toutes sortes de services et de secours du capitaine Portlock dont il étoit l'envoyé. Et ici, j'aurois dû terminer cette partie de mon sujet : mais comme le dernier de ces deux messieurs a jugé à propos de se représenter dans le récit de son voyage, comme possédant toutes les vertus d'un *Samaritain*, et les ayant exercées à mon égard, j'ai pensé, moi, qu'il convenoit d'exposer l'histoire de sa conduite avec toutes les pièces justificatives nécessaires pour que le public parvienne à connoître la vérité, et se trouve en état d'apprécier l'étendue des obligations que j'ai à la justice, à la générosité, à l'humanité du capitaine Portlock (1).

---

(1) Au mois de mai 1787, le capitaine A. Portlock arriva sur le *Roi George* à un port de *l'entrée du Prince Guillaume*, ainsi que la *Reine Charlotte*, ca-

Au 12 mai, le soleil fut très-ardent à midi ; et comme le vent du sud régnoit alors, l'air étoit doux et agréable. Pendant

---

pitaine Dixon. Celui-ci fut envoyé avec des chaloupes pour aller à la découverte de quelques terres où l'on pût faire le trafic, et arriva à l'*anse fermée* avec la chaloupe du vaisseau le *Roi George*, et deux autres pour la pêche de la baleine. Ils apprirent par les naturels du pays qu'il y avoit près d'eux un vaisseau à l'ancre, et se doutèrent bien que c'étoit le *Nootka*, capitaine Meares. Sur cet avis, le capitaine Dixon se fit conduire par les naturels, et arriva à bord du *Nootka* assez tard dans la soirée.

Lorsque la surprise que nous éprouvâmes de part et d'autre fut un peu diminuée, je fis part au capitaine Dixon de ma situation et des peines que nous avions essuyées. Il me répondit qu'il dépendoit du capitaine Portlock seul de nous donner les secours dont il voyoit que nous avions si grand besoin, et me proposa de me rendre le lendemain matin de très-bonne heure aux vaisseaux qui étoient éloignés de nous à vingt lieues environ. Il ajouta aussi qu'il ne doutoit pas que le capitaine Portlock ne mît en mer dès qu'il apprendroit ces nouvelles à notre sujet.

Je fis sentir notre situation au capitaine Dixon ; je le prévins que je n'avois pas de chaloupe capable d'avancer jusqu'aux vaisseaux. Je le priai donc de me dire s'il voudroit bien me prendre sur son bord, pour que je pusse aller faire au capitaine Portlock le récit de

le jour, et à l'ombre, le thermomètre restoit au 40e degré ; mais, la nuit, il descendoit à la gelée, et une glace légère

---

nos infortunes. Mais il m'apprit avec beaucoup d'honnêteté que, quoiqu'il pût me répondre en toute assurance de me faire faire le trajet, il ne pensoit pas que le capitaine Portlock se déterminât à me donner une chaloupe pour revenir. Je fis alors réflexion que, si je me rendois jusqu'aux vaisseaux, et que néanmoins ils missent à la voile, me laissant revenir comme je pourrois, je me trouverois dans une position plus malheureuse encore ; je songeai de plus que, quoique le capitaine Portlock dût se trouver en quelque sorte obligé de me renvoyer à mon vaisseau dans une de ses chaloupes, une fois que je me serois déterminé à me rendre auprès de lui, la distance qui nous séparoit étoit si grande qu'elle prendroit nécessairement quelques jours de son temps, ce qui ne pourroit que nuire à son voyage. D'après ces considérations, j'hésitai à me rendre auprès du capitaine Portlock, et je lui envoyai une lettre par le capitaine Dixon. (*Voyez le n°. I, page* 74 *de ce volume.*)

Quelques heures après le départ du capitaine Dixon, il nous vint en pensée que si nous pouvions réussir à mettre la chaloupe en mer, et à avancer jusqu'au vaisseau, ce seroit le moyen de nous assurer du secours avant le départ de ce bâtiment.

La chaloupe, il est vrai, se trouvoit dans un état déplorable ; car ce fut avec la plus grande difficulté que

se répandoit sur tout ce qui avoit dégelé dans le jour. Le grand corps de glace dont nous étions environnés, commença à se

---

nous parvînmes à la faire tenir à flot quand nous l'eûmes mise en mer. Je m'y embarquai, quoi qu'il en soit, le même soir, accompagné du premier officier et de cinq hommes. J'emportai avec moi deux tonneaux de rhum, et plusieurs sacs de riz, pour demander en échange du genièvre, un peu de sucre et du fromage, toutes choses dont les vaisseaux avoient, selon le rapport du capitaine Dixon, d'abondantes provisions.

Heureusement nous eûmes beau temps : nous arrivâmes au vaisseau le jour suivant, vers les trois heures de l'après-midi, à l'instant même où une brise de vent commençoit à nous menacer. Lorsque nous fûmes arrivés bord à bord du *Roi George*, la chaloupe étoit à moitié pleine d'eau, et le charpentier ne put s'empêcher de témoigner sa surprise de ce que nous nous étions hasardés à nous y transporter d'une pareille distance.

Le capitaine Portlock nous reçut avec de grandes marques d'honnêteté. Le capitaine Dixon n'étoit arrivé que peu d'heures avant nous. Dès que nous eûmes pris quelques rafraîchissemens, j'exposai au capitaine Portlock le sujet de mon message. Il me dit, après m'avoir entendu, qu'il consulteroit à cet égard le capitaine Dixon. Je continuai alors à lui donner sans réserve tous les renseignemens relatifs aux diverses expéditions sur la côte, à lui faire connoître quel objet elles pouvoient avoir, l'intervalle probable de temps qu'on met-

détacher du rivage, où il étoit brisé par la marée qui s'élève à dix-huit pieds d'où elle tombe ensuite, tandis que le courant rapide

---

troit à arriver, etc. etc. toutes instructions qui devoient être pour lui d'un prix d'autant plus inestimable qu'il ne connoissoit aucun autre vaisseau. Ma seule sensibilité aux malheurs de son voyage me porta à lui donner ces renseignemens, et à le guider dans la route qu'il se proposoit de suivre. Je lui fis part, en un mot, de tous ceux qu'il dépendit de moi de lui communiquer.

Le capitaine Portlock ne tarda pas à me déclarer en présence du capitaine Dixon qu'il se trouvoit hors d'état de me fournir un secours en hommes; ce qu'ils firent, je pense, pour donner plus de prix à cette faveur. Car lorsque j'eus insisté vivement pour obtenir cette partie de mes demandes, que je leur eus représenté tout ce qu'exigeoit l'humanité, et tout ce qu'ils attendroient de la mienne en pareille situation, ils consentirent à me donner deux hommes, savoir un de chaque vaisseau, mais ils mirent pour condition que je leur en ferois de nouveau la demande par une lettre. Je leur écrivis donc. (*Voyez n°. II, p. 78 de ce volume.*)

Les capitaines firent alors appeller deux matelots, et (je suppose que ce fut par délicatesse) sortirent aussitôt de la chambre où j'étois avec eux. Les deux matelots me déclarèrent qu'ils m'accompagneroient pour quatre livres sterlings par mois, et ajoutèrent à cette

du dégel sur les terres chasse les morceaux de glace dans la mer. Le vaisseau commença alors à s'agiter sur ses ancres, la glace ayant

---

condition que je leur donnerois à chacun une peau de loutre. Il paroissoit inutile de raisonner avec eux. J'étois absolument à leur discrétion. Je conclus donc le marché, quoique leur salaire sur les vaisseaux européens ne fût que de trente shellings par mois; mais j'en exceptai la peau de loutre. Je m'étois attendu, je l'avoue, que le capitaine Portlock interviendroit dans l'arrangement pour que tout fût réglé d'une manière plus avantageuse pour moi. Le traité fut dressé par écrit, duement signé et scellé, entre les deux matelots et moi; et le capitaine Portlock *signa comme témoin*.

En retour des deux tonneaux de rhum de cinquante gallons chacun, et de douze sacs de riz d'environ 500 livres, je reçus six gallons d'eau-de-vie, onze de genièvre, deux tonneaux de farine de vingt gallons chacun, dix gallons de mélasse, et six pains de sucre anglois.

Le même soir, d'après la demande que je lui en fis, le capitaine Portlock ordonna à son charpentier de calfater le fond de notre chaloupe, de manière qu'elle fût en état de me reconduire.

Pendant ces actes de bienveillance et de civilité réciproques, je croyois réellement avoir les plus grandes obligations au capitaine Portlock. Pour lui témoigner ma reconnoissance, je lui offris tout ce que j'avois pu

fondu tout autour. Nos malades se rétablissoient à vue d'œil. Deux d'entr'eux, cependant, ne ressentirent pas les bienfaisans

---

conserver en objets utiles, comme du rhum, du riz et un cable neuf de treize pouces (d'Europe); mais il refusa de rien recevoir, alléguant qu'il n'en avoit pas besoin. Dans la soirée de ce jour, je lui fis mes adieux, et j'arrivai heureusement à bord du *Nootka* avec les deux matelots.

Peu de jours après, je fus surpris de voir entrer dans l'*anse* deux chaloupes du capitaine Portlock. Elles m'apportoient de sa part la lettre qu'on va lire :

Cap Hichinbroke, à bord du Roi George, 19 *mai* 1787.

MONSIEUR,

« J'espère qu'au moment où vous recevrez cette lettre, vous serez débarrassé des glaces, que le reste de votre équipage sera rétabli, et que votre vaisseau se trouvera en état de quitter l'*entrée*. Je pense que vous ne sauriez trop accélérer votre départ, attendu qu'en quittant la côte, vous pouvez arriver rapidement au milieu des îles *Sandwich*, où vous trouverez tous les rafraîchissemens nécessaires pour mettre les gens de votre vaisseau en état d'avancer du côté de la Chine. Là, je me flatte de vous voir en bonne santé dans le temps favorable pour m'y rendre ».

effets du retour du soleil ; et malgré tous les soins que nous pûmes leur donner, ils augmentèrent le nombre de ceux pour qui

---

« Ce fut, je crois, le second jour après que vous nous eûtes quittés, que nous fîmes voiles du port *Rose* à l'île *Montagu*. Après avoir fait le tour de l'extrémité orientale de cette île, je fis force de voiles pour arriver en ce lieu où je me trouve très-exposé. Mais, à tout événement, je me propose d'y rester jusqu'à ce que ma chaloupe soit de retour de la rivière de Cook et de la côte qui aboutit à cette route, où je l'ai envoyée le lendemain du jour que vous nous quittâtes, et d'où j'attends qu'elle reviendra sous un mois ».

« Le capitaine Dixon prit congé de moi au cap. Sa destination est au midi vers l'*entrée du Roi George*. Il a ordre de relâcher à tous les ports qu'il trouvera le long de la côte, et de voir ce qu'on peut espérer de faire dans la route jusqu'à cet endroit ; et comme depuis son départ le temps a été très-favorable, j'espère qu'il en tirera bon parti ».

« Je me rappelle vous avoir entendu dire avant de nous quitter qu'il vous restoit une grande quantité d'articles de trafic. Dans ce cas, mon bon ami, je crois, vu l'état actuel de votre situation qui ne vous permet pas, ou au moins qui ne devroit pas vous permettre de songer au trafic ; je crois, dis-je, devoir vous prier de m'en abandonner une partie. Ceux que je desire sont des verroteries de différentes espèces, sur-

un destin cruel avoit marqué l'heure du dernier sommeil sur ces affreux rivages. La surface de la terre étoit toujours cou-

---

tout de la petite espèce des vertes et des jaunes, de celles-là le plus qu'il vous sera possible ; du fer brut, et votre enclume de réserve. Vous vous rappellerez aussi que je vous ai parlé du besoin que j'avois de poivre et d'un compas ».

« J'espère vous voir à votre passage par l'*entrée*, et je demeure avec estime sincère, votre, etc. »

Nathanaël Portlock.

Au capitaine Jean Meares,

Commandant le vaisseau *Snow Nootka, anse de Sutherland* (*Sutherland - Cove*), *entrée du Prince Guillaume.*

Je lui écrivis par les chaloupes lorsqu'elles s'en retournèrent. (*Voyez n°. III, page* 79 *de ce volume.*) Je n'hésitai pas un moment à remplir l'objet de sa lettre ; et comme je ne pouvois pas donner pour le moment tous les articles de trafic parce qu'ils étoient serrés à fond de cale, je lui envoyai ce que j'avois sous la main, savoir le compas, du poivre, quelques sacs de riz de quatre-vingts livres chacun, et plusieurs autres articles que je pensois pouvoir lui être nécessaires, quoiqu'il s'en fallût bien qu'il se fût empressé de pourvoir à mes besoins avec une égale attention en envoyant ses chaloupes.

Au bout de quatorze ou quinze jours, le *Nootka*

verte de neige. La cime des pins offroit les seules productions végétales qu'on pût encore se procurer. C'étoit une ressource

---

fut prêt à mettre en mer. Nous sortîmes donc enfin de cette *anse* où nous avions été emprisonnés si long-temps, et vînmes mouiller le soir du jour suivant au port Etches, où le *Roi George* étoit aussi à l'ancre. Je rencontrai donc de nouveau le capitaine Portlock à qui je fis mille civilités.

Peu de jours après mon arrivée, comme nous nous entretenions fort amicalement ensemble à bord de son vaisseau, je fus très-surpris de ce qu'il me remit dans la main la lettre suivante :

A bord du Roi George, port Etches,
9 juin 1787.

Capitaine Meares,

« Dans le moment où je me proposois de vous donner Thomas Dixon et George Willis pour vous aider dans la navigation du *Nootka* vers la Chine, je ne pensois pas à quitter cette *entrée*, ni à avancer aux autres parties de la côte : ainsi votre séjour dans l'*entrée* et la continuation de votre trafic avec les naturels ne pouvoit m'affecter bien essentiellement. Je ne crus donc devoir vous proposer, pour prix du secours que je vous donnois, aucunes conditions, quoique je ne doute pas de l'empressement avec lequel vous eussiez souscrit à

que les rigueurs de l'hiver avoient daigné épargner en notre faveur, et qui devint un remède très-efficace pour ceux qui en continuèrent exactement l'usage.

---

celles que j'aurois cru devoir mettre pour prix à mes services. Depuis cette époque, de fortes raisons m'ont déterminé à adopter un autre plan dont une partie est de rester dans l'*entrée*, et d'acheter les pelleteries de toute espèce qui passeront sur notre route; et comme votre séjour dans l'*entrée* et le trafic que vous pourriez faire intercepteroient naturellement une partie considérable des objets que j'aurois l'espoir de me procurer au moyen des échanges, je me trouve obligé par mon zèle pour les intérêts de mes commettans de vous proposer les conditions suivantes, *auxquelles vous jugerez nécessaire de souscrire, si vous desirez conserver les secours que je vous ai déjà donnés.* Ces conditions sont que: *vous vous engagerez par une obligation de cinq cents livres sterlings* à ce qu'aucun commerce ayant pour objet des pelleteries, de quelqu'espèce qu'elles puissent être, ne sera entrepris ni par vous ni par aucune personne de votre équipage pendant le séjour que vous ferez dans l'*entrée* dans cette saison, et que vous me donnerez vingt barres de fer et quelques grains de verre. A ces conditions seulement, *vous pourrez conserver le secours que vous tenez déjà de ma bienveillance, et espérer par la suite ceux qu'il est en mon pouvoir de vous donner encore.* Je dois vous assurer en même temps que, si j'étois dans votre situation, je

Le 17 mai, une fonte générale des glaces eut lieu dans toute l'étendue de l'*anse ;* et lorsqu'enfin nous nous retrouvâmes en pleine

---

n'hésiterois pas un moment à souscrire à des conditions telles que celles que je vous propose. Vous avez fait de bonnes acquisitions ; j'ai les miennes à faire. Vous avez plus d'articles de trafic qu'il ne vous est possible d'en débiter. Il convient que je me fasse aussi ma part ».

Nathanaël Portlock.

Une demande si peu délicate excita tout mon étonnement : ce ne fut pas sans effort que je parvins à retenir l'indignation que je ressentois naturellement de voir qu'il n'avoit pas honte de vouloir tirer parti de l'abandon déplorable où je me trouvois. Mais enfin, que pouvois-je faire ? Forcé par une cruelle nécessité, je ouscrivis à toutes ses demandes, avec la condition cependant qu'il m'engageroit sa parole d'honneur de me donner encore un de ses hommes, et même l'espérance d'avoir un garçon. Il m'avoit d'ailleurs prévenu qu'il voit à bord une forte provision de Porter pour le marhé du Japon, ainsi que d'autres articles, tels que du ucre, du chocolat, etc. ; qu'il m'en fourniroit tout ce ont je pourrois avoir besoin, au prix de Canton, son itention n'étant pas d'aller au Japon. Comme il me romit avec assurance de me procurer tous ces objets, e m'engageai en retour à ne point faire le trafic et à e point le laisser faire à mon monde, et je lui envoyai e fer et les grains de verre. Avant que je le quittasse,

eau, l'espoir de quitter un pays qui avoit été pour nous un théâtre d'affliction et d'horreur, apporta dans nos cœurs abattus une consolation difficile à exprimer.

---

il fixa le jour suivant comme celui où il m'enverroit l'homme en question, peut-être le garçon, mais bien certainement le Porter, qui eût été pour nous une acquisition d'un prix inestimable, à cause des attaques de scorbut auxquelles nous étions sujets, et parce que nous n'avions pour subsister dans les îles que du bœuf salé dont l'idée seule nous dégoûtoit.

Le jour suivant, son charpentier vint à bord. Il commença à calfater le pont, et à examiner les pompes. Le capitaine Portlock employa aussi quelques-uns de ses hommes à brasser de la bière et à couper du bois pour nous.

Le capitaine Portlock avoit fait tout cela avec des protestations si souvent réitérées qu'il n'avoit en vue que le bien des propriétaires qui lui avoient donné leur confiance, et avec tant de marques d'amitié que j'y fus réellement trompé.

Pour calfater une partie de notre pont, son charpentier avoit employé environ cinquante livres d'étoupe à lui. Je n'en avois point du tout. Je manquois également d'hommes pour la préparer. J'envoyai à bord environ onze brasses d'un vieux cable pour servir en place. Bientôt après, un des gens du capitaine Portlock vint me trouver. Il étoit chargé de me dire qu'on avoit besoin de vingt brasses de cable de plus pour employer

Le nombre des naturels que nous avions vus n'excédoit pas celui de cinq ou six cents. C'est une race d'hommes vigoureux, mem-

---

au lieu d'étoupe. Surpris d'une pareille demande, j'envoyai mon premier officier au capitaine Portlock pour lui exposer que je n'avois plus dans le vaisseau de bouts de cables, ni d'autres vieux cordages, et que, s'il persistoit dans sa demande, il me faudroit sacrifier un cable pour le satisfaire ; qu'enfin, je pensois que ce que j'avois déjà envoyé étoit plus que suffisant. Bientôt après, je reçus du capitaine Portlock la lettre suivante :

Mon cher Monsieur,

« Je serois charmé que vous m'envoyassiez les huit autres barres de fer carré qui complètent le nombre dont nous étions convenus. Si vous n'avez point de fer carré, il faut que je fasse battre du fer plat : mais je crois que vous avez assez de l'un et de l'autre pour en donner facilement. Une des douze barres que j'ai déjà reçues a été employée par mon armurier à étendre vos verges de pompe et à accommoder les pistons. Je puis donc dire que je n'en ai réellement reçu qu'onze. En conséquence de ce qui s'est passé hier entre nous relativement aux vieux cordages, j'envoyai mon contre-maître à bord, et m'attendois qu'il en recevroit environ quinze brasses de plus. On lui en a offert cinq ou six : il a refusé de les prendre pour les rapporter au vais-

brus, et d'une taille plus haute en général que la taille commune des Européens. Ils n'ont ni villes, ni villages, ni séjour fixe.

---

seau, parce que je lui avois dit qu'on lui en donneroit davantage. Vous devez considérer la perte qu'il y a dans la préparation de l'étoupe, et, en outre, l'occupation de mes gens dont le travail auroit tourné au profit de mon vaisseau dans quelqu'expédition de trafic en haut de l'*entrée*, s'ils n'eussent point été employés pour votre compte. Mais enfin, dans cet état de choses, il faut que toutes les mains travaillent pendant quelques jours et préparent aussi de l'étoupe, afin que le charpentier puisse calfater mon vaisseau après avoir fait cette besogne dans le vôtre. La perte de temps qui est résultée de tout cela est donc bien plus préjudiciable aux intérêts de mes commettans que je ne puis supposer que le seroit aux vôtres celle de cinquante brasses de vieux cordages. Expédiez cette chaloupe aussi promptement qu'il vous sera possible, et le *troisième homme* sera bientôt prêt à vous aller trouver. J'espère que vous vous portez bien ce matin, etc. »

Je suis très-sincérement,

Mon cher Monsieur,

Votre, etc.
N. PORTLOCK.

J'envoyai alors au capitaine Portlock le cable qui

Ils errent sans cesse dans toutes les parties de l'*entrée* au gré de leur caprice ou de leurs besoins, regardant tout ce territoire

---

renfermoit vingt fois la valeur de ce que j'avois reçu de lui.

Il me pria aussi de lui prêter six caisses d'armes, quelques mousquetons et l'enclume jusqu'au moment où nous nous rencontrerions à la Chine. Je les lui envoyai sur le champ.

Quoi qu'il en soit, il différoit de jour en jour à envoyer l'homme, le garçon et le Porter, en un mot, à remplir le reste de son engagement; et les choses en demeurèrent là jusqu'au moment où nous fûmes en état d'entrer en mer. Je priai alors M. Hollings de se rendre à bord du vaisseau du capitaine Portlock pour tâcher de le déterminer à satisfaire aux conditions, et à sauver ainsi son honneur. Mais quel fut mon étonnement de voir revenir M. Hollings avec la réponse suivante de sa part : « qu'il me mettroit en réserve vingt douzaines de bouteilles de Porter et dix gallons de genièvre pour un cable neuf d'Europe de treize pouces : (observez qu'il coûte au Bengale près de deux cents livres sterlings) qu'il ne pouvoit pas me céder un homme, mais qu'il me donneroit une vieille haussière de neuf pouces de quatre-vingts brasses ». On conçoit que je rejettai cette offre avec indignation, les objets qu'il me proposoit n'étant pas, à beaucoup près, d'une égale valeur. Je ne supportois pas d'ailleurs l'idée du refus opiniâtre qu'il faisoit de remplir l'engagement con-

comme soumis à leur domination, et n'y laissant pas pénétrer une autre tribu lorsqu'ils sont assez en force pour s'opposer à

---

tracté avec moi. Je lui dis, au reste, en présence de M. Hollings, que, s'il étoit en peine d'un cable, je lui en fournirois un, au prix que le payoient ses propriétaires, mais pas à d'autres conditions, n'ayant pas ordre de dissiper ainsi la propriété du vaisseau.

Je lui observai alors que si son honneur lui tenoit peu à cœur, au moins il lui paroîtroit peut-être de l'humanité de nous donner les articles qui pouvoient arrêter les cruels effets de la maladie qui nous désoloit, jusqu'à ce que nous eussions gagné les îles Sandwich. Je lui représentai qu'il étoit contre son intérêt et contre celui de ses propriétaires de réserver un seul article de ce genre pour la Chine, lorsqu'on lui en offroit le plus haut prix qu'on en eût jamais donné à Canton.

Je ne pouvois, comme je l'ai dit ci-dessus, obtenir le Porter ni d'autres petits articles qu'en donnant le cable neuf. Je refusai; et, pour se venger de ce que je ne souscrivois pas à des demandes aussi exagérées et aussi peu délicates, le capitaine Portlock me refusa les deux hommes et le garçon, retira son charpentier, et se conduisit en beaucoup d'autres points de la manière la plus répréhensible. Lorsqu'il eut rappellé son charpentier, ce mauvais sujet déclara au capitaine Portlock que notre vaisseau n'étoit pas dans un état bien rassurant, les coutures entre les bordages étant ouvertes

l'invasion, sans lui faire acheter ce privilège par un tribut qu'ils en exigent. Et lorsque quelque nation puissante fait irruption

---

par-tout, et les pompes n'étant pas achevées. Pour l'ouvrage qu'il avoit fait, c'est-à-dire pour avoir calfaté deux coutures entre les bordages de l'avant à l'arrière, il me demanda soixante dollars, et le capitaine Portlock le souffrit. Je les refusai, et convins avec lui de quarante dollars ou de dix livres sterlings, somme qui lui fut payée par M. Cox à Canton. Le capitaine Portlock reçut l'argent.

Le 18 juin, il m'écrivit une autre lettre conçue en ces termes :

A bord du Roi George, port Etches, près le cap Hichinbroke, entrée du Prince Guillaume, 18 *juin* 1787.

CAPITAINE MEARES,

« J'ai eu tout récemment de fortes raisons de présumer qu'après avoir quitté cette *entrée*, vous aviez le projet de relâcher dans quelques ports de la côte d'Amérique avec l'intention d'y faire le trafic. Vous voudrez bien vous rappeller que, lorsque vous me représentâtes votre déplorable situation, vous me donnâtes à entendre que tous vos vœux se bornoient à arriver sans accident avec votre vaisseau de l'*entrée du Prince Guillaume* aux îles Sandwich, et delà à la Chine ».

chez eux, ce qui arrive quelquefois, ils se retirent sur de certains rochers où ils ne peuvent parvenir qu'au moyen d'une échelle

---

« Si telle est réellement votre intention, vous ne pouvez, en homme d'honneur, refuser de me donner une garantie que vous quitterez la côte immédiatement en quittant cette *entrée*, et en poursuivant cette route. D'après votre lettre, je vous ai accordé deux des meilleurs marins du *Roi George*, mais vous pouvez croire en toute assurance que ce n'étoit pas pour vous aider à faire le trafic le long de la côte ».

« M. Cresselman porte avec lui l'écrit. Vous ne pouvez refuser de le signer, si vous avez réellement le projet de continuer la route comme vous aviez déclaré que vous vous proposiez de le faire ».

Je suis,

Monsieur,

Votre humble et obéissant serviteur,
Nathanaël Portlock.

P. S. « Vous aurez pour agréable d'être prompt à vous décider, afin que, dans le cas où vous ne préféreriez pas de me donner satisfaction en m'accordant la garantie que je demande, je puisse vous renvoyer les articles que j'ai reçus, et reprendre mes hommes ».

Cette manière de procéder n'a pas besoin de com-

qu'ils tirent après eux quand ils sont arrivés ; quelquefois même, ils y montent avec eux leurs canots construits d'un bois très-mince et très-léger.

---

mentaire. Il fallut souscrire à tout. Je signai donc l'obligation. En voici la copie fidelle.

COPIE DE L'OBLIGATION.

Vaisseau le Roi George, port Etches, 18 juin 1787.

« Faisons savoir à tous qu'entre A. Portlock, commandant le *Roi George*, d'Angleterre, d'une part, et Jean Meares, commandant le *Snow Nootka*, du Bengale, d'autre part, il est convenu aujourd'hui de ce qui suit, sous les peines et délits ci-dessous mentionnés ».

« Ledit Jean Meares, en hivernant sur la nouvelle côte d'Amérique, perdit malheureusement la plus grande partie du monde qui composoit son équipage, et fut réduit à la plus cruelle détresse, se trouvant hors d'état d'avancer à la Chine avec son vaisseau. D'après le tableau affligeant que ledit Jean Meares présenta de sa situation audit A. Portlock, commandant du *Roi George*, ledit A. Portlock promit et convint de venir au secours dudit Jean Meares, en lui prêtant deux bons marins pour le mettre en état de poursuivre son voyage à la Chine, *à condition* que ledit Jean Meares,

Ils ont un roi qu'ils nommoient *Shenoway*. C'étoit un vieillard presqu'aveugle. Lors de la première visite qu'il nous rendit

---

en quittant l'*entrée du Prince Guillaume* où il est présentement, avancera, sans s'arrêter, vers Canton, et qu'aucune raison, quelle qu'elle puisse être (excepté un accident ou la nécessité absolue) ne l'engagera à aller trouver les naturels de quelque partie que ce soit de ladite côte pour faire avec eux le trafic ou des échanges ayant pour objet des peaux de loutres ou autres fourrures; le produit desdites côtes appartenant, à peine de payer, par le contrevenant, la somme de mille livres sterlings en bon argent d'Angleterre, audit A. Portlock, à ses héritiers, exécuteurs, ou substituts quelconques, pour le compte des propriétaires dudit vaisseau le *Roi George* ».

« En foi de quoi nous avons signé de notre main lesdits jour et an que dessus ».

Comme j'avois bien des raisons de craindre de nouvelles demandes d'un homme aussi intéressé et aussi peu délicat que le capitaine Portlock, je me disposai sur le champ à mettre à la mer. Mais avant que je pusse effectuer mon dessein, le même officier qui m'avoit apporté le billet à signer revint encore une fois à bord pour me demander positivement que je renvoyasse sur le *Roi George* les deux hommes qui m'avoient été donnés lors de ma première entrevue avec le capitaine Portlock. Apprenant que le capitaine Portlock avoit

l'automne précédent, il avoit amené avec lui trois femmes qu'il appelloit ses épouses. Nous les traitâmes en conséquence avec tous

---

résolu de garder l'écrit aussi bien que les articles avec lesquels je m'étois procuré ces hommes, je puis dire à un prix bien cher, je refusai de les laisser aller. L'officier me déclara qu'on emploieroit la force pour me contraindre à satisfaire à la demande dont il étoit porteur. Ma réponse à cette menace fut que, comme j'avois rempli l'engagement en ce qui me concernoit, je soutiendrois le droit que j'avois de garder ces hommes; et que si le capitaine Portlock, sur le compte duquel je m'expliquai de la manière la plus prononcée et la moins équivoque, se portoit à quelqu'extrêmité contre le vaisseau, mon parti étoit pris de repousser la force par la force. Sur ce, l'officier partit, et revint au bout d'environ une demi-heure, chargé par le capitaine Portlock de me dire que je pouvois garder les deux hommes. Mais il se dispensa de me faire l'apologie de sa conduite.

Au moment où le vaisseau alloit mettre à la voile, le capitaine Portlock jugea à propos de m'envoyer en présent un bonnet et un manteau des îles Sandwich: je les lui renvoyai sur le champ.

Telle fut la conduite du capitaine Portlock. Les observations auxquelles elle pourroit donner lieu ne feroient qu'alonger sans nécessité cet article déjà trop étendu. Chacun est en état de juger si la conduite de cet homme à mon égard a été celle d'un tendre ami ou d'un barbare. C'est à ceux qui liront ces détails où je

les égards convenables, ayant soin de leur offrir les objets qui paroissoient leur plaire davantage : mais elles n'auroient pas souf-

---

n'ai fait qu'un récit fidèle et sans exagération ; c'est à eux, dis-je, qu'il appartient de prononcer, et de dire si elle est digne de reproche ou d'éloges.

Les lettres que le capitaine Portlock m'a écrites sont copiées sur les originaux que j'ai en ma possession ; comme je les ai données dans ce récit, on doit s'attendre que je publierai de même celles que je lui ai adressées. C'est pour cela que je les joins ici.

(N°. I.)

Au capitaine N. Portlock, commandant le Roi George.

MONSIEUR,

« Je ne doute pas que vous n'éprouviez beaucoup de surprise à la lecture d'une lettre d'un officier votre confrère dans cette extrêmité du globe ; mais le capitaine Dixon ayant été assez bon pour se charger de vous la porter, je ne pouvois laisser échapper l'occasion favorable que la Providence sembloit m'offrir ».

« Les naturels du pays nous avoient appris, il y a quelques jours, l'arrivée de deux vaisseaux dans cette *entrée*. Nous avons reconnu ce soir que c'étoit un fait

fert la plus légère familiarité de la part d'aucun de nous. Ces femmes, et trois ou quatre autres, sont les seules que nous ayons vues

---

constant, en voyant venir le capitaine Dixon à bord du *Nootka* ».

« J'avois écrit, il y a quelques jours, une note que je confiai à un des naturels pour la remettre à bord de l'un des deux vaisseaux ; ce qu'il me promit de faire, moyennant une certaine récompense ».

« Avant d'entrer dans des détails plus étendus, je dois, Monsieur, vous parler un peu de nous-mêmes : le capitaine Dixon vous rendra un compte exact de la force du vaisseau, ainsi que du reste ».

« Je partis du Bengale au mois de mars 1786, avec la *Loutre Marine* de cent cinquante tonneaux, commandée aussi par un lieutenant de la marine, nommé Tipping, pour une expédition dans laquelle le gouvernement du Bengale étoit particuliérement intéressé. La *Loutre Marine* retourna à la Chine dans le mois de septembre avec une cargaison de fourrures qu'elle avoit recueillies sur la côte. Quant à moi, je me déterminai à hiverner ; et je choisis, en conséquence, le port où le capitaine Dixon nous a trouvés ».

« Tout mon monde, tant en hommes qu'en officiers, consistoit en quatre *mates*, un canonnier, un munitionnaire, un chirurgien et le contre-maître, un charpentier, quarante personnes, maîtres et gens de service ; enfin c'étoit un équipage solide, bien monté, et composé d'hommes vigoureux et bien portans. Je me

parmi eux. Nous desirions vivement qu'ils nous laissassent un de leurs jeunes garçons, afin que nous pussions nous procurer par

---

regardois comme à l'abri de tous les événemens : mais votre cœur s'attendrira, j'en suis certain, au récit des maux que nous avons soufferts pendant un hiver si long et si rigoureux, privés, comme nous l'étions, de toutes les provisions nécessaires. Tel a été le malheur de notre position que, bien souvent, les officiers et moi nous nous trouvions seuls pour enterrer les morts, ce que nous ne pouvions faire qu'avec beaucoup de peine, à cause de la rigueur du froid qui rendoit la glace impénétrable ».

« Nous arrivâmes ici le 25 septembre, et éprouvâmes le froid le plus rude jusqu'au premier novembre. Vers noël, le scorbut se déclara parmi nous, et fit de tels ravages que le troisième et le quatrième officiers, le chirurgien, le contre-maître, le charpentier et le tonnelier furent bientôt enlevés, ainsi que la plus grande partie de l'équipage. Personne, en un mot, ne fut exempt de ses atteintes; chacun en fut attaqué plus ou moins; et il n'y a guère plus de trois semaines que le petit nombre qui restoit a commencé à pouvoir se traîner. Voilà quelle a été notre déplorable situation. Nous n'avons aujourd'hui, indépendamment des officiers, que cinq hommes devant le mât, en état de faire leur service, et quatre malades qui composent tout ce qui nous reste ».

« Je ne vous ai fait, Monsieur, qu'un très-court

lui quelque connoissance de leur langage et de leurs mœurs ; mais ils se refusèrent constamment à la proposition que nous leur

---

récit de nos infortunes ; j'espère cependant que s'il est en votre pouvoir de nous donner quelque soulagement, vous ne nous le refuserez pas ».

« J'eusse volontiers accompagné le capitaine Dixon, si j'avois eu à flot une chaloupe en état de naviguer. Nous sommes occupés en ce moment à réparer la seule que j'aie, et elle est à terre ».

« Comme j'ai dit particuliérement au capitaine Dixon en quoi je pense qu'il vous est plus facile de nous secourir, je me bornerai ici à ajouter que le moindre de vos bienfaits sera reçu avec la plus vive reconnoissance ».

« Permettez-moi encore de vous dire que, si vous pouvez me céder des hommes, je les prendrai à telles conditions et à tel prix que vous voudrez régler en leur faveur, et serai très-fidèle à vous les renvoyer dès le moment où le vaisseau sera arrivé à Canton ».

« Je vous prie de vouloir bien accepter quelques sacs de riz. C'est malheureusement la seule chose que j'aie à vous offrir ».

Je suis, Monsieur,

Votre, etc.

J. Meares.

11 mai 1787.

en fîmes, et n'y consentirent enfin, qu'à condition que nous laisserions avec eux un de nos gens. Le roi lui-même avoit tou-

---

(N°. I I.)

A bord du Roi George, *port Etchés, entrée du Prince Guillaume,* 16 *mai* 1787.

Aux capitaines Portlock et Dixon.

MESSIEURS,

« Dans ma lettre du 11 de ce mois, je vous ai représenté le triste et déplorable état de mon vaisseau. Vous savez parfaitement que je vous ai dit la vérité, et m'avez offert de la manière la plus obligeante tous les secours qui dépendoient de vous, quant aux hommes dont je pourrois avoir besoin pour m'aider dans ma navigation à la Chine ».

« Permettez-moi de vous exposer de nouveau que, telle est ma situation, que, sans un secours d'hommes, il me sera presqu'impossible même de quitter cette *entrée*, encore plus d'avancer à la Chine avec mon vaisseau, tant l'équipage se trouve affoibli ».

« Si donc, Messieurs, vous voulez bien prendre en considération cette demande, et m'abandonner un homme ou deux de chacun de vos vaisseaux, vous aurez trouvé le seul moyen de conserver la vie au reste

jours balancé à se rendre sur notre bord, à moins que, pendant le temps de sa visite,

---

infortuné de mon équipage, en me mettant en état par ce secours de conduire le *Nootka* à Canton : et, dès que vous y arriverez, (veuille la Providence ordonner que vous ne tardiez pas à nous y rejoindre) je les rendrai fidélement à chacun des vaisseaux auquel ils appartiendront. Je m'engage de plus, au nom de mes propriétaires, à vous indemniser du tort qui pourra résulter pour vous de m'avoir donné un secours si pressant et si nécessaire ».

« Enfin, je m'engage, dans le cas où vos vaisseaux n'arriveroient pas à Canton, à renvoyer ces hommes en Angleterre, s'ils témoignent le desir d'y retourner ».

Je suis, Messieurs,

Votre, etc.

J. Meares,

commandant le *Snow Nootka*.

(N°. III.)

Au capitaine Portlock, commandant le Roi George, *port Etches.*

Mon cher Monsieur,

« J'ai eu, ce matin, tout à la fois le bonheur et l'agréable surprise de voir arriver vos chaloupes, et de recevoir la lettre amicale que vous m'avez écrite ».

quelqu'un de nos matelots ne restât dans son canot.

Un jour, (c'étoit dans le mois d'octobre 1786)

« La glace est fondue entiérement, et nous avons eu un très-beau temps qui nous a donné les moyens d'avancer nos préparatifs pour la mer. Vous pouvez croire en toute assurance que nous avons fait les plus grands efforts pour les terminer ».

« Je suis arrivé heureusement à mon vaisseau le matin du jour qui suivit celui où je vous quittai, et comme j'avois amené avec moi tout ce qu'il y avoit d'hommes vigoureux dans l'équipage, il ne pouvoit s'être rien fait en mon absence pour accélérer les travaux ».

« Notre principale occupation a été depuis de parer la grande cale et la partie de la cale qui est en arrière du grand mât, et d'arrimer le vaisseau pour la mer dans le dessein de quitter la côte, et en conséquence, toutes les verroteries et le fer brut ont été serrés dans le fond de la rangée ».

« Mais, mon cher Monsieur, nous sommes encore si loin de pouvoir partir, qu'il nous a fallu les plus grands efforts pour terminer cette première besogne ; et je présume qu'il se passera une dixaine de jours avant que nous mettions à la mer : car, en ce moment, il nous reste à débarrasser de plusieurs tonneaux la partie de la cale qui est en avant de la grande écoutille, à y charger du lest de plus, et nous avons déjà reçu vingt à trente tonneaux. Les nôtres ont

1786) sa majesté nous avoit amené une jeune femme qu'elle offrit de nous vendre. Nous l'achetâmes donc : l'acquisition nous

---

besoin de réparation, et nous n'avons pas de tonnelier. Il nous faut aussi compléter notre provision d'eau, couper une grande quantité de bois, raccommoder les voiles rongées en grande partie par les rats, en un mot, finir les manœuvres du vaisseau pour pouvoir le mettre en mer. Nous avons, je pense, pour faire toute cette besogne, les deux hommes que vous me donnez et huit autres en état de travailler : j'ajoute que ni moi ni aucun de mes officiers ne restons dans l'inaction. Nous sommes occupés de notre côté à tâcher de réparer un cutter dans l'état le plus misérable, et à divers autres travaux également nécessaires. D'après ce tableau trop fidèle de notre situation, vous jugerez s'il ne faudra pas des efforts plus qu'ordinaires pour être prêts dans dix jours ».

« Nous avons un coin de terre débarrassé de la neige ; c'est là que nous envoyons nos convalescens. On les occupe à faire bouillir de la décoction et de l'huile, pour les besoins journaliers et pour la provision de mer. Ils se rétablissent bien lentement : je m'apperçois pourtant que le retour du printemps est ce qui contribue le plus à hâter leur guérison ».

« J'ai remarqué ce que vous me dites de l'arrangement que vous avez pris pour ce qui concerne le trafic :

coûta une petite hache et une certaine quantité de grains de verre. Nous avions pensé d'abord que c'étoit une de ses femmes. Mais elle nous donna bientôt à entendre qu'elle étoit une captive, que les ennemis l'avoient emmenée avec un parti de sa tribu qui

---

je vous souhaite à cet égard un plein succès, et vous me permettrez de vous dire combien j'espère que nous nous rejoindrons à Canton vers la fin de la saison ».

« Vous pouvez être sûr que j'ai lu avec grand plaisir cette partie de votre lettre où vous me demandez de vous fournir les articles de trafic dont vous faites le détail. Je m'empresserai, n'en doutez pas, de vous satisfaire dès le moment où je me rendrai auprès de vous, ce que je me propose de faire incessamment pour subvenir à tous les besoins que vous pourrez avoir, et qu'il sera en mon pouvoir de soulager ».

« Les verroteries et le fer étant, ainsi que je vous l'ai déjà marqué, serrés dans la rangée, ne peuvent en être tirés avant que je sois auprès de vous, et alors il sera nécessaire que vous m'aidiez à les sortir; j'en ai à peine sous la main la quantité suffisante pour tenir le vaisseau approvisionné des rafraîchissemens nécessaires que les naturels du pays nous apportent de temps à autre ».

« Quant aux autres articles que j'ai mis dans les chaloupes, je les ai tout-à-fait à ma disposition ».

« Comme j'espère vous voir sous peu, vous permet-

avoit été massacré et mangé, destinée ordinaire de tous les prisonniers de guerre. Elle s'étoit vue seule épargnée pour servir de compagne aux princesses royales. Mais celles-ci n'avoient pas tardé à s'ennuyer, ou, peut-être

---

trez que je me borne ici à ajouter que je suis avec estime »,

Votre, etc.
J. Meares.

A bord du Nootka, *anse de Sutherland, entrée du Prince Guillaume*, 22 *mai* 1787.

(N°. I V.)

Capitaine Portlock,

« Je reçois à l'instant par votre officier la lettre que vous m'avez écrite, ainsi que le billet ou projet d'obligation ».

« Je vous renvoie l'écrit, signé ; mais vous permettrez que je vous rappelle que vous en avez usé bien mal avec moi dans toute cette affaire, en rétractant votre parole relativement aux trois hommes que je devois avoir. Un de mes meilleurs matelots est hors d'état de faire le service ; j'ai lieu de croire qu'il en sera incapable pendant toute la durée du voyage. Vous devez sentir que cette circonstance exige davantage encore de

même, à devenir jalouses de ses services. Elle resta avec nous près de quatre mois, et paroissoit très-contente de sa condition.

---

vous, que vous en agissiez avec cette humanité qui convient à un Anglois ».

Je suis, Monsieur,

Votre, etc.

J. Meares.

18 *juin* 1787.

A Henri Cox, écuyer à Canton.

Monsieur,

« Il vous plaira payer à vue à M. Robert Horne, charpentier du vaisseau le *Roi George*, la somme de 40 dollars, pour ouvrages faits à bord du *Nootka*, laquelle somme vous porterez au compte de votre très-humble, etc.

J. Meares.

Snow Nootka, *port Etches, entrée du Prince Guillaume*, 18 *juin* 1787.

(N°. V.)

Monsieur,

« M. Cristleman m'a remis, comme un présent qu'il étoit chargé de m'offrir de votre part, quelques articles

Elle nous apprit qu'elle appartenoit à une tribu qui demeuroit au midi ; notre intention étoit d'aller tout le long de la côte l'été suivant, pour chercher des fourrures, et de la rendre à sa nation : mais la situation déplorable où nous nous trouvâmes, et dont

---

des îles Sandwich. Comme je vais m'y rendre en personne, j'espère pouvoir m'y procurer les objets de ce genre dont j'ai besoin. Je ne vous suis pas moins obligé ; mais vous permettrez que je me dispense d'accepter aucune marque de votre souvenir.

Je suis, Monsieur,

Votre, etc.

J. Meares.

18 *juin* 1787.

Au capitaine Portlock.

Avant de terminer cette note, je dois faire une remarque sur la déclaration que s'est permise le capitaine Dixon dans le récit de son voyage ; savoir que « le mal affreux qui désola mon équipage a été produit par l'excès condamnable avec lequel on s'y livroit aux liqueurs spiritueuses ». Je dirai, en premier lieu, que l'assertion n'est pas fondée ; ensuite, que l'équipage du capitaine Dixon et lui-même ayant été attaqués du même mal, je suis fondé à rétorquer l'accusation contre lui.

j'ai fait plus haut le triste récit, ne nous permit pas de mettre à exécution un pareil projet. Je ne sais jusqu'à quel point elle disoit vrai : mais elle nous dépeignoit toujours les naturels de l'*entrée* comme les plus sauvages de tous les habitans de la côte, et ne cessoit de nous répéter que c'étoit la peur seule de nos canons qui les empêchoit de nous massacrer pour nous dévorer après.

Pendant les froids excessifs des mois de janvier et de février, nous reçûmes la visite de quelques tribus intermédiaires qui habitoient dans le voisinage de sa nation. Elle les employa pour aller engager ses compatriotes à venir nous trouver : nous joignîmes à son invitation des présens de grains de verre, pour les encourager à nous rendre leur visite ; et, au bout d'un petit nombre de jours, à l'époque même où elle disoit attendre leur arrivée, quelques-uns d'entr'eux se rendirent auprès de nous dans trois canots séparés, et nous apportèrent une petite provision de pelleteries. Elle demanda alors avec instance la permission de partir avec eux; comme nous espérions tirer quelqu'avantage des renseignemens qu'elle nous donne-

roit l'été, elle n'obtint pas ce qu'elle desiroit. Mais, tandis que nos gens étoient allés déjeûner, elle imagina de gagner les canots, et nous ne la revîmes plus. A l'époque où cette fille nous quitta, le scorbut n'avoit pas fait encore les cruels progrès qui causèrent depuis tant de ravages parmi nous. Elle nous donna néanmoins à entendre que le même mal désoloit sa nation, et que toutes les fois qu'il se manifestoit des symptômes, elle se portoit vers le midi où le climat étoit plus tempéré, et où l'on pouvoit se procurer du poisson en abondance, ce qui ne manquoit jamais de faciliter leur guérison.

Les naturels de l'*entrée du Prince Guillaume*, de l'un et l'autre sexe, portent leurs cheveux très-courts, mais de la même longueur par devant que par derrière. Ils leur couvrent tellement le visage, qu'ils sont obligés à tout moment de les séparer pour voir devant eux. Les hommes ont presque tous une fente au-dessous de la lèvre inférieure, dans la partie avancée qui sépare la lèvre d'avec le menton. Elle est coupée parallèle avec leur bouche, et semble en être une seconde. Les garçons ont deux, trois, et quelquefois quatre trous à l'endroit où

les hommes ont cette fente qui est peut-être la marque distinctive de la virilité. Les femmes ont des trous comme les garçons ; elles y attachent des morceaux de coquille qui ont ainsi l'air d'une rangée de dents.

Les personnes de l'un et l'autre sexe ont la cloison du nez percée, et y portent assez généralement une grande plume ou un morceau d'écorce d'arbre. La barbe qui, d'ailleurs, n'est guère commune que parmi les personnes avancées en âge, est au-dessus de la lèvre supérieure et vers l'extrêmité du menton presque toujours hérissé de glaçons en hiver. Les jeunes gens, à ce que j'imagine, se l'arrachent à mesure qu'elle pousse. Ils ont les joues larges et fortes, le visage rond et applati, de petits yeux noirs, et les cheveux couleur de jais. Leur physionomie est farouche et sauvage. Leurs oreilles sont remplies de trous où sont attachés des pendans d'os ou de coquille. Ils se servent d'une espèce de peinture rouge avec laquelle ils se barbouillent le nez et le visage : mais à la mort de leurs amis ou de leurs parens, ils y substituent la couleur noire. Leurs cheveux sont presque toujours couverts de duvet d'oiseaux.

Tout leur habillement consiste en une espèce de manteau fait de peau de loutre qui leur descend jusqu'aux genoux et laisse leurs jambes à nud. Le vêtement dont ils se servent dans leurs canots, est fait de boyaux de baleine. Il leur couvre la tête; et le bas étant attaché tout autour du trou dans lequel ils s'asseyent, empêche que l'eau ne pénètre dans le canot, et les tient, en même temps, à l'abri du froid et de l'humidité. Ce dernier habillement peut être regardé comme le plus ordinaire pour eux, en ce qu'ils passent la plus grande partie de leur vie dans les canots (1).

Ce pays produit toutes les espèces de sapins qui croissent de l'autre côté de l'Amérique. On y trouve aussi la racine de serpent et le ginseng. Les naturels en ont toujours avec eux pour s'en servir comme d'un remède. Nous ne pûmes cependant jamais nous en procurer.

---

(1) Tous ces détails sur les naturels de l'*entrée du Prince Guillaume* sont parfaitement conformes à ceux donnés sur le même peuple par le capitaine Cook. Voyez *le chapitre V du livre IV du troisième voyage de Cook, tome III, page 145 et suiv.*

Les bois sont touffus : ils couvrent environ les deux tiers de l'élévation des montagnes qui se terminent en masses énormes de roc nu. Le pin noir qui y croît en grande quantité, est propre à faire d'excellentes esparres. Nous vîmes aussi quelques groseilliers noirs lorsque nous arrivâmes dans l'*entrée du Prince Guillaume*, au mois de septembre, mais nous ne trouvâmes aucune espèce d'autres fruits, aucuns végétaux. Il est vrai qu'à cette époque la neige couvroit les terres élevées, et que les terres basses n'étoient plus que des marais par l'effet des courans de neige qui descendoient d'en haut.

Les seuls animaux que nous vîmes étoient des ours, des renards, des martins, des brebis de montagnes, et des hermines. Nous tuâmes deux couples de ces derniers animaux d'espèces différentes.

Il y avoit, dans la saison, une grande quantité d'oies, ainsi que de divers autres oiseaux de l'espèce aquatique : mais, excepté la corneille et l'aigle, nous ne vîmes point de ceux qui naissent dans les bois.

L'article de trafic dont les naturels font le plus de cas, est le fer, et ils préfèrent les

morceaux de ce métal qui approchent le plus de la forme d'un pieu. Ils recherchent aussi beaucoup les grains de verre de couleur verte, et quelquefois encore les rouges et les bleus. Ils aimoient singuliérement nos jaquettes de laine, et les vieux habits de nos matelots.

Ils ne vivent que de poisson : mais ils préfèrent la baleine à tous les autres. Et comme l'huile est pour eux la partie la plus délicate du poisson, ils prisent davantage celui qui a la chair huileuse. Il est rare qu'ils apprêtent le poisson ; mais lorsque cela leur arrive, il leur suffit pour allumer du feu de frotter l'un contre l'autre des morceaux de bois de pin le plus sec possible. Ils ont des espèces de corbeilles faites d'une matière qui peut contenir de l'eau; et dans cette eau, ils jettent une quantité de pierres ardentes pour la faire bouillir : mais leur nourriture s'apprête le plus ordinairement sans le secours de cette opération aussi incommode que peu nécessaire. Au plus fort de l'hiver, nous ne les vîmes jamais faire leur cuisine, peut-être à cause des lieux même où ils se trouvoient, et où il leur devenoit plus difficile

de se procurer tous les objets dont ils avoient besoin.

Ce peuple est certainement d'une race très-sauvage, et porte à un degré extraordinaire l'insensibilité aux maux physiques. Nous en eûmes une preuve remarquable dans une circonstance dont je vais parler. Pendant l'hiver, on avoit jetté hors du vaisseau, entr'autres ordures, plusieurs bouteilles cassées. Un des naturels qui cherchoit dans ce tas s'il se trouveroit quelque chose dont il pût faire son profit, se coupa le pied d'une manière cruelle. Le voyant saigner, nous lui indiquâmes la cause de sa blessure, et nous empressâmes de la panser, lui donnant à entendre que c'étoit le remède auquel nous avions recours en pareille circonstance. Mais ses compagnons et lui tournèrent le tout en ridicule, et prenant au moment même quelques morceaux de ce verre, ils se firent des incisions aux jambes et aux bras d'une manière fort étrange, nous disant que rien de tout cela ne pouvoit leur faire le moindre mal.

Tels sont le caractère et les mœurs du peuple dans le territoire duquel nous passâmes une saison affreuse. Aussi fut-ce avec

une joie extrême que nous sortîmes de l'*anse* le 21 juin, et que le soir du jour suivant nous nous trouvâmes en mer. Vingt-quatre personnes seulement composoient alors tout notre équipage, y compris les officiers et moi avec les deux matelots que nous avions obtenus du *Roi George*. Nous en avions, hélas! enterré vingt-trois dans cette *entrée* funeste. Ceux qui survivoient étoient tous en bonnes dispositions : quelques-uns d'entr'eux cependant n'étoient pas encore assez bien rétablis pour monter en haut du vaisseau. Aussitôt que nous eûmes quitté la terre, le vent souffla avec violence au midi, et apporta avec lui un brouillard épais. Comme ce temps ne pouvoit être que très-contraire à notre monde dans l'état où nous nous trouvions, nous pensâmes qu'il seroit prudent de nous tenir près de la côte.

Il y avoit dix jours que nous étions en mer, et nous ne nous trouvions pas avancés au midi plus loin que le 57e degré. Nos gens qui avoient gagné de l'humidité sur le pont, commencèrent à se plaindre de douleurs dans les jambes. Elles leur enflèrent bientôt au point que plusieurs d'entr'eux furent

obligés de garder le lit. Il fut donc résolu que nous nous arrêterions pour prendre terre. Nous n'en étions guère éloignés que de quarante lieues. Nous élevâmes en conséquence un pic d'une forme singulière, les habitans des terres voisines paroissant eux-mêmes très-singuliers par leur air et dans leurs mœurs.

Quand nous fûmes heureusement sur le rivage, nous vîmes venir à nous un nombre considérable de canots, dont la construction différoit entiérement de celle des canots des naturels de l'*entrée du Prince Guillaume*. Ils étoient faits du bois d'un arbre très-dur : plusieurs paroissoient avoir de cinquante à soixante-dix pieds de longueur, cependant ils étoient fort étroits, n'ayant pas plus de largeur que l'arbre même. Mais de toutes les créatures de forme humaine que nous eussions jamais vues, les femmes étoient certainement les plus étranges et les plus hideuses. Elles ont une fente au-dessous de la lèvre inférieure comme celle que nous avions remarquée chez les hommes de l'*entrée du Prince Guillaume*, mais beaucoup plus grande, puisqu'elle prend un bon pouce de la joue de chaque côté. Dans cette ou-

verture elles ont un morceau de bois d'au moins sept pouces en circonférence, de forme ovale, de l'épaisseur d'environ un demi-pouce, avec une rainure autour des bords pour le tenir ferme dans l'orifice. Cette bizarre invention prolonge la lèvre depuis l'extrêmité des dents, et donne à la physionomie l'air le plus hideux qu'on puisse jamais trouver dans une figure humaine. Ce peuple nous parut avoir quelque connoissance des naturels de l'*entrée*, lorsque nous les lui dépeignîmes comme ayant aussi deux bouches. Leur langage, il est vrai, sembloit avoir beaucoup de rapport ; mais nous eûmes tout lieu de croire que ce peuple formoit une tribu plus nombreuse. Aucuns navigateurs ne les avoient vus avant nous ; et s'il ne se fût pas élevé pendant la nuit un vent favorable, notre intention étoit de passer quelques jours parmi eux. Cette partie de la côte est au 56e degré 38 minutes de latitude nord, et au 223e degré 25 secondes de longitude Est de Greenwich.

Un vent du nord commença alors à souffler, et nous rendit le beau temps qui continua jusqu'au moment où nous découvrîmes

l'île d'*Owhyhee*. Ce fut un bonheur pour nous que le trajet depuis le continent eût été très-court ; car tel étoit l'état du vaisseau que, si nous n'eussions pas eu sans interruption un temps favorable, il est fort douteux que nous eussions pu gagner les îles Sandwich. Mais la cruelle maladie qui avoit désolé si long-temps notre équipage continuoit ses affreux ravages. Il nous mourut un homme avant que nous fussions arrivés sous la température d'un climat plus salutaire, où l'on peut dire que les zéphirs apportoient la santé sur leurs ailes ; car au bout de dix jours que nous fûmes arrivés aux îles, on n'entendoit plus parmi nous la moindre plainte.

Nous y passâmes un mois. Pendant tout ce temps, les insulaires nous parurent ne connoître d'autre plaisir que celui qu'ils goûtoient à nous donner des marques d'amitié et à exercer l'hospitalité envers nous. Ils nous accueillirent avec des transports de joie, et leurs larmes coulèrent à notre départ. Parmi ceux qui se pressoient au-devant de nous avec toutes les marques du desir qu'ils avoient de nous accompagner en *Britannee*, le seul que nous

consentîmes

consentîmes à recevoir pour l'embarquer avec nous, non sans exciter beaucoup l'envie de tous ses compatriotes, fut *Tianna*, chef d'Atooi, et frère du souverain de cette île. Je ne dirai rien de plus ici sur cet homme aimable. On aura occasion dans la suite de l'ouvrage d'admirer en lui des qualités brillantes, et un caractère digne, j'ose le croire, d'intéresser le lecteur.

Le 2 septembre, nous quittâmes les îles Sandwich, ayant toute raison de croire que nous laissions après nous chez les peuples qui les habitoient l'opinion la plus avantageuse de nos manières et de notre caractère. Nous remportions, de notre côté, les sentimens d'une vive reconnoissance pour les services empressés et les généreuses marques d'amitié que nous avions reçues d'eux. Après un voyage très-heureux, pendant lequel nous ne cessâmes d'avoir un vent favorable à nos vues de trafic, nous arrivâmes, le 20 octobre 1787, dans le Typa, port voisin de Macao.

A peine avions-nous mouillé dans ce port, que le temps commença à menacer d'une tempête prochaine, et notre vaisseau, endommagé comme il l'étoit, se trouvoit ab-

solument hors d'état de soutenir ce nouvel assaut. Nous fûmes aussi très-alarmés de voir deux frégates françoises qui paroissoient être à l'ancre, à la distance d'environ un mille de nous. Epuisés, comme nous l'étions depuis si long-temps, par des fatigues de tout genre, devenus à peu près étrangers à toutes les affaires politiques, nos esprits ne pouvoient guère former des conjectures rassurantes, sur-tout lorsque nous réfléchissions qu'il n'étoit pas ordinaire de voir dans ces mers des vaisseaux de guerre françois. Aussi, quand nous apperçûmes plusieurs chaloupes remplies de troupes qui se pressoient d'en sortir, nous en tirâmes le plus fâcheux augure. Ne mettant aucune confiance dans la protection d'un port neutre, nous commençâmes à regarder l'esclavage qui nous menaçoit comme la scène qui devoit terminer nos premières infortunes. Mais ces chaloupes, ainsi que nous l'apprîmes depuis, passèrent seulement près de nous pour aborder un vaisseau marchand espagnol occupé à la recherche de quelques matelots déserteurs. Nous reconnûmes les vaisseaux françois pour être la frégate *la Calypso*, de 36 canons, et un vaisseau

armé en flûte, commandé par le comte de Kergarieu. Mais, comme si notre destinée eût été d'être persécutés jusqu'à la fin par le malheur, nous ne fûmes pas plutôt rassurés contre la crainte des hostilités de la part des hommes, que nous eûmes à lutter contre des élémens ennemis. La brise de vent qui s'éleva fut si violente que la frégate *la Calypso* eut beaucoup de peine à conserver sa position malgré ses cinq ancres. Le *Nootka* n'en avoit plus qu'une, et il est plus facile de concevoir la situation où il se trouvoit, que de la décrire. Après l'avoir tiré de ce nouveau danger par un bonheur égal à celui que nous avions eu de le sauver déjà, comme avec le secours de la Providence, nous fûmes obligés de l'amener à terre, parce que c'étoit le seul moyen de le conserver. C'est ce que nous parvînmes à faire, graces à l'activité des secours que nous reçûmes du comte de Kergarieu, de ses officiers et de ses matelots. Les services fraternels, et je puis dire infatigables qu'ils nous rendirent alors, ont mérité l'hommage de reconnoissance que je me trouve heureux de pouvoir leur offrir ici, quoiqu'en des

termes bien au-dessous de ce que je dois à leur généreuse assistance.

C'est avec un sentiment pénible qu'en exprimant ici tout à la fois mon étonnement et ma reconnoissance d'avoir échappé avec le reste de mon équipage à d'imminens dangers, et aux malheurs dont nous nous étions vus accablés, je me trouve réduit à déplorer le triste sort du vaisseau compagnon du mien, la *Loutre Marine*, commandé par le capitaine Tipping. On n'en a eu aucunes nouvelles depuis qu'il eut quitté le *détroit du Prince Guillaume*: nous ne sommes que trop fondés à en conclure que ce vaisseau et les gens de l'équipage ont été ensevelis dans les flots.

OBSERVATIONS

Sur la probabilité d'un Passage Nord-Ouest, etc.

L'Angleterre, ainsi que d'autres nations commerçantes de l'Europe, ont dirigé longtemps toute leur attention vers la côte d'Amérique, dans l'espoir de découvrir un passage entre la mer Pacifique du Nord, et la mer Atlantique. Depuis le commencement de ce siècle, jusqu'au dernier voyage du capitaine Cook, on a généralement regardé comme certaine l'existence de ce passage : on a fait les frais de diverses expéditions dont l'objet étoit, ou de confirmer l'opinion reçue à cet égard, ou de la détruire, en démontrant, s'il se pouvoit, qu'elle étoit une erreur, une croyance chimérique et dénuée de fondement.

Il est inutile, autant qu'il seroit déplacé de ma part, de faire ici, dans tous ses détails, l'histoire de ceux qui, les premiers,

conçurent l'idée d'un Passage Nord-Ouest. On la connoît assez, ainsi que les tentatives faites en conséquence pour le découvrir, et les différentes disputes auxquelles il a donné lieu. Je me contenterai d'observer que M. Dobbs, dont les louables efforts et les avis éclairés déterminèrent le parlement à destiner une récompense aux navigateurs qui feroient cette importante découverte, termina sa carrière, distinguée par les soins infatigables qu'il a donnés à cette recherche, dans la ferme persuasion que le passage dont il s'agit existoit, et que ce siècle ne s'écouleroit pas sans que la découverte en procurât de nouveaux avantages au commerce de son pays.

Il ne paroît pas encore, je l'avoue, que tant de voyages faits dans l'intention de découvrir un Passage Nord-Ouest, aient réussi à satisfaire la nation angloise, ou à la convaincre qu'ils dussent dispenser d'en entreprendre d'autres. Quoique la côte orientale d'Amérique ait été visitée de manière à ne laisser rien à desirer, les détroits, baies et entrées qui restent à reconnoître, suffisent cependant pour jus-

tifier les conjectures qu'on persiste à former, et pour exciter plus que jamais le courage entreprenant de nouveaux navigateurs.

Il est facile d'appercevoir les avantages immenses qui résulteroient de la découverte d'un Passage Nord-Ouest. Quoique l'Inde soit, en quelque sorte, rapprochée de l'Europe par les progrès des modernes dans la marine et dans la navigation, un moyen d'abréger le tour qu'on est obligé de faire aujourd'hui, seroit cependant de la dernière importance pour le commerce. Ce fut dans ces vues que le capitaine Cook entreprit son voyage par ordre du roi. Son but étoit de découvrir un passage entre les deux mers, et de commencer ses recherches à la côte de la nouvelle Albion.

Si les voyages faits précédemment, et dans le même dessein, aux baies d'Hudson et de Baffin, n'ont point eu le succès desiré, ils ont pourtant servi à confirmer l'existence du passage en question. M. Dobbs, qui avoit fait de cette découverte le principal objet de son ambition et des travaux de sa vie entière, réussis-

soit à augmenter chaque jour le nombre des partisans de son systême favori. L'expédition de Middleton fut le fruit de ses sollicitations : mais le voyage de ce dernier ne parut pas avoir jetté un grand jour sur la question. Sa marche, dit-on, fut tenue secrette ; et, dans les détails qu'on se détermina à publier, on crut devoir faire un choix. Une haine violente se déclara alors contre la compagnie de la baie d'Hudson : elle augmenta en proportion des progrès que faisoit dans le peuple le systême d'un Passage Nord-Ouest, et l'espérance de le voir découvrir.

On entreprit de nouveaux voyages. Il n'en résulta aucune certitude, quant à ce qui en faisoit l'objet principal. Ainsi, les opinions à cet égard étoient, ou en balance, ou partagées dans le public, lorsque le ministre de la marine d'alors envoya successivement Young et Pickersgill à la baie de Baffin, et Cook à la côte occidentale d'Amérique, pour résoudre définitivement la question, s'il étoit possible. Les détails du voyage du capitaine Cook que tout le monde connoît pour les avoir lus, montrent jusqu'à quel point il a réussi à éclaircir

cette importante matière. Ceux des voyages d'Young et de Pickersgill n'ont jamais été publiés : mais nous sommes fondés à croire, sur l'autorité respectable de la préface des voyages du capitaine Cook, que ces deux navigateurs ont manqué entiérement le but qu'ils s'étoient proposé. Ainsi la baie de Baffin est encore à reconnoître, et laisse toujours (on peut du moins s'en flatter) l'espérance de voir découvrir cette communication si desirable.

On voit dans le voyage du capitaine Cook qu'après en avoir terminé les objets les moins importans, ce navigateur arrive à la côte de la nouvelle Albion, et qu'au lieu de commencer ses recherches dans le 65e degré de latitude nord, conformément à ses instructions, il les commence dans un degré de latitude beaucoup plus bas, jusqu'à ce qu'il arrive au *canal du Roi George*, et successivement dans l'*entrée du Prince Guillaume*, et à la rivière qui a eu, depuis, l'honneur de porter son nom. Il avance alors vers la latitude indiquée dans les ordres : il trouve, à l'extrêmité, une barrière insurmontable dans un amas de glaces qu'on suppose s'étendre jusqu'au pole

arctique. De cette circonstance seule on a conclu qu'il n'y a pas de passage entre les mers Pacifique et Atlantique.

On ne sauroit, certes, trop regretter que les navigateurs n'aient pu reconnoître, mieux qu'ils ne semblent l'avoir fait, la partie de la côte d'Amérique qui se trouve entre les 50e et 56e, les 47e et 48e degrés de latitude nord. En cet endroit important du voyage, le temps fut si contraire que les vaisseaux ne purent approcher de la côte : et quoique la *Felice* et l'*Iphigénie* aient visité ces latitudes, il est toujours très-fâcheux que des obstacles, insurmontables pour le capitaine Cook lui-même, l'aient empêché de les observer comme on pouvoit l'attendre de lui.

Dans le moment où ce grand navigateur étoit occupé à reconnoître ces basses latitudes, il suivoit la route tracée par M. Hearne à travers le continent d'Amérique jusqu'au 70e degré de latitude nord : ce qui paroîtroit devoir détruire tout espoir de trouver un passage entre le fort *Churchill* et la rivière *Mine de Cuivre*. Malgré ses instructions qui lui prescrivoient une route contraire, le capitaine Cook pensa qu'il seroit utile de

reconnoître les parties occidentales ; ce qui, certes, nous autorise bien à présumer qu'il ne regardoit pas la route de M. Hearne comme aussi sûre et aussi décisive qu'on l'a considérée depuis.

On a tiré aussi la conclusion générale qu'un passage au 70ᵉ degré de latitude nord ne seroit que d'une médiocre utilité : et l'on s'est déterminé à regarder non-seulement comme probable, mais même comme certaine, l'existence d'un passage au 70ᵉ degré de latitude méridionale. Cela n'empêcha pas le ministre de la marine, à qui le secret des découvertes de la compagnie de la baie d'Hudson étoit entièrement connu, de penser qu'il seroit bon d'envoyer Young et Pickersgill, l'un après l'autre, dans la baie de Baffin pour chercher un passage par cette route : et l'on peut conclure de cette détermination du gouvernement, qu'il avoit toute raison de croire à l'existence d'un Passage Nord-Ouest. Les voyages entrepris depuis n'ont pas plus réussi que les raisonnemens auxquels ils ont donné lieu, à me convaincre que les principes des premières opinions à ce sujet aient changé essen-

tiellement. Il me semble, au contraire, du moins autant que je puis en juger, qu'il est toujours permis d'espérer, comme dans l'origine, que le Passage Nord-Ouest existe, et qu'on peut s'y frayer une route : quant à la question de savoir si c'est au nord ou au midi de la mer de M. Hearne, et de la route tracée par lui, c'est ce que nous examinerons ci-après.

On sait que, lors des disputes qui s'élevèrent à ce sujet dans les premiers temps, la discussion fut mêlée de beaucoup d'aigreur. On accusa la compagnie de la baie d'Hudson de chercher à décourager les navigateurs, et de tenir comme enveloppées de ténèbres mystérieuses les découvertes qui avoient été faites, et dont le secours auroit pu être très-utile à ceux qui, par la suite, entreprendroient de nouvelles expéditions. On lui fit même un reproche plus grave; celui d'altérer et de falsifier les rapports des hommes qu'elle envoyoit à la découverte d'un Passage Nord-Ouest, lorsqu'elle ne pouvoit se dispenser de les rendre publics. Ces préjugés subsistent toujours; mais nous osons assurer que c'est sans fondement. Du moins, sommes-nous

du nombre de ceux qui ajoutent une confiance entière aux renseignemens communiqués par la compagnie de la baie d'Hudson. On trouvera, peut-être, que nous différons de sentiment avec M. Hearne; mais nous espérons qu'on reconnoîtra, aux argumens dont nous ferons usage, que nous nous appuyons sur des faits qui autorisent à les présenter au public, en faveur d'une opinion considérée depuis peu, sur l'autorité de noms célèbres et d'hommes d'un grand poids, autant comme une théorie créée par l'imagination, que comme une doctrine contraire aux intérêts de la nation.

C'est dans cette vue que nous nous permettrons de mettre au jour la relation du voyage de l'*Iphigénie*, telle qu'on la trouvera dans le corps de cet ouvrage. On y verra que ce vaisseau a reconnu des routes de la côte d'Amérique que n'avoient visitées ni le capitaine Cook ni d'autres navigateurs; et qu'on trouve, dans cet espace, l'ancien Archipel du Nord dont la position est conforme à celle que lui donnent les plus anciens voyageurs dans la description qu'ils en ont faite.

On verra ce vaisseau avancer tellement à l'est qu'il passe, par trois degrés, les limites occidentales de la mer de M. Hearne dans le 72e degré, (M. Arrowsmith, dans la carte qu'il a publiée récemment d'après les cartes et journaux de M. Turner, la place au 68e degré 15 minutes de latitude nord, et au 228e degré de longitude Est de Greenwich) où l'on trouve, sans aucun obstacle, un passage facile et d'une grande étendue. Cet Archipel occupe tout l'espace depuis les 51e degré de latitude nord et 231e degré 45 minutes de longitude est, jusqu'aux 54e degré 30 minutes de latitude nord, et 227e degré de longitude est, espace qui, malgré son étendue, n'a pas été du tout observé par le capitaine Cook. Mais, quand même on pourroit dire que ce grand navigateur en a reconnu une partie quelconque, ce qu'aucune découverte ne prouve, il faut considérer qu'à l'ouest de cet Archipel sont situées des îles d'une grande étendue qui s'en trouvent séparées en quelques endroits par une mer aussi large que le canal d'Angleterre, comme le prouve la route suivie par l'*Iphigénie*. Il faut observer que c'étoit la côte de ces grandes îles que le capitaine Cook supposa être le con-

tinent d'Amérique, dont nous avons tout lieu de penser qu'il n'a jamais eu connoissance. Toutefois, dans cette supposition, il continua de reconnoître une chaîne d'îles qui se prolongent en latitude nord depuis le 45e degré jusqu'au 65e, peut-être même plus avant, tant au nord qu'au midi, et qui forment une barrière occidentale au véritable continent d'Amérique ; car il y a de fortes raisons de conjecturer que le *canal du Roi George*, la *rivière de Cook* et toute la côte qu'on a vue jusqu'à présent, font partie du prolongement d'une chaîne d'îles détachées.

Les canaux de cet Archipel sont vastes et d'une étendue considérable. L'eau y a près de deux cents brasses de profondeur. D'énormes promontoires avancent dans la mer, où l'on voit une prodigieuse quantité de baleines et de loutres marines. Dans quelques-uns de ces canaux il y a des îles de glaces ; et nous osons bien assurer qu'il n'a jamais pu s'en former de semblables à la partie occidentale d'Amérique qui est un climat d'une température très douce. Ainsi l'on ne peut absolument concilier l'existence de ces îles avec d'autre système que celui-ci, savoir qu'elles ont été formées dans les mers

orientales, d'où elles ont été apportées par des marées ou par des courans à travers le passage dont l'existence fait l'objet de nos discussions.

Il ne paroît guère possible de rendre compte autrement de ces masses énormes de glace qui flottent ainsi sur les eaux. On n'est jamais arrêté par de semblables barrières dans la mer Pacifique du Nord. Elle est navigable dans toutes les saisons de l'année ; car le *Nootka*, quoique long-temps environné de glaces dans l'*entrée du Prince Guillaume*, ne le fut pourtant que jusqu'à un certain point, et dans un port dont l'eau étoit adoucie à une certaine profondeur, par les réservoirs et les petits ruisseaux qui venoient s'y décharger. Il y avoit évidemment des raisons pour que la rigueur du froid y agît avec plus de force. Mais, après tout, la glace n'étoit pas d'une épaisseur extraordinaire ; et pendant tout le cours de l'hiver, il n'y en eut pas dans la *grande entrée ;* il ne gela même pas à l'embouchure de la rivière. En un mot, il est certain que si l'équipage n'eût pas été totalement affoibli par la cruelle maladie qui le désoloit, on auroit pu débarrasser le vaisseau

seau de la glace en la coupant, et le mettre en état de voguer.

Dans la navigation à la côte de cette partie de l'Amérique depuis le 45e degré nord jusqu'au 63e degré, on n'avoit rien vu qui ressemblât à des amas de glaces : au lieu de s'imaginer qu'ils avançoient dans les régions du nord, les navigateurs pouvoient plutôt penser qu'ils arrivoient sous le tropique. On acquerroit, au reste, des lumières satisfaisantes en parvenant à s'assurer si cette barrière de glace que vit le capitaine Cook dans le *détroit de Behring* reste continuellement immobile. On pourroit, en effet, supposer que les vents du nord qui règnent avec tant de violence dans ces parages, font flotter la glace en morceaux séparés comme dans d'autres mers; et alors il ne seroit pas déraisonnable de penser que ces morceaux de glace sont quelquefois portés en flottant vers la *rivière de Cook*, ou vers l'*entrée du Prince Guillaume* : mais on n'a jamais rien vu qui ressemblât à un morceau de glace depuis le mois de mars jusqu'au mois d'octobre, époque où les navigateurs ont avancé à la côte nord-ouest d'Amérique.

Un écrivain dont l'autorité en tout ce qui

concerne la géographie et la navigation est d'un grand poids (1), a déclaré qu'il avoit long-temps soupçonné que la partie nord-ouest de la baie d'Hudson est formée d'îles détachées : ses présomptions à cet égard paroissent fondées sur l'examen qu'il fit de différentes cartes de la partie occidentale de la baie d'Hudson, tant imprimées que manuscrites, qui lui ont été communiquées par la compagnie. Il avoue, au reste, n'y avoir remarqué que de la discordance et de la confusion, et en parle avec tout le mépris que méritent des hommes assez insensés pour prétendre indiquer avec précision, dans un aussi court espace de temps que celui qu'on y a employé, toutes les baies et entrées de détroits aussi étendus que le sont ceux de *Wager* et de *Chesterfield*. Son opinion est qu'on peut regarder comme sûre la route de M. Hearne, dans toute son étendue, *si l'eau des lacs et des rivières qu'il eut à passer étoit une eau douce*, ce dont on n'a pas absolument la certitude. Mais il ne décide rien sur la question générale d'un Passage

(1) M. Dalrymple.

Nord-Ouest; et malgré les connoissances qu'il possède en cette partie, et la sagacité de ses recherches, il préfère laisser la matière à étudier et à discuter après lui.

En parlant de l'*entrée de Chesterfield* dont il a vu quatre cartes appartenantes à la compagnie de la baie d'Hudson, et qui toutes diffèrent l'une de l'autre, il observe qu'elle est navigable l'espace de deux cents milles géographiques et au-delà pour des vaisseaux de la charge la plus considérable; il ajoute qu'on auroit pu espérer de voir résulter d'une telle découverte des avantages infinis pour le commerce : « Mais, continue-t-il, on m'a donné à entendre que » les employés de la compagnie ont une » extrême répugnance pour les expéditions » au nord; et tout homme un peu versé » dans les affaires publiques sentira la difficulté, je dirois presque l'impossibilité, » de forcer des hommes à aller, dans un » pays éloigné, exécuter quelque dessein, » lorsqu'il se trouve contraire à leur inclination et à leur volonté ».

L'opinion de cet écrivain, comme on vient de le donner à penser, paroît être

que, suivant les découvertes de M. Hearne, il ne peut y avoir de communication par mer depuis la baie d'Hudson jusqu'à la mer Pacifique, sous le 72e degré de latitude nord, et c'est celui de la mer qu'a vue M. Hearne. Cette latitude, au reste, n'est pas déterminée d'une manière bien exacte, quoique M. Hearne assure ne s'être pas trompé de 20 minutes. Les trafiquans du Canada, au contraire, placent dans leurs cartes cette même mer polaire au 68e degré 15 minutes de latitude nord; c'est-à-dire, au-dessous des observations faites par M. Hearne à *Conge-ca-tha-wha-chaga*, desquelles il résulte qu'elle est au 68e degré 46 minutes nord, si toutefois ce sont des observations dignes de quelque confiance.

Si l'on croit raisonnable d'ajouter foi aux éclaircissemens publiés sur l'autorité des commerçans Canadiens dont quelques-uns possédoient de grandes connoissances en cette matière, il faut, de deux choses l'une, ou qu'il y ait deux positions dans lesquelles on ait vu la mer polaire, à des degrés de latitude différens, savoir le 68e degré 15 minutes de latitude nord, et le 72e degré; ou que les opi-

nions restent partagées entre les observations de M. Hearne et celle des trafiquans du Canada. Supposons, au reste, pour un moment, que la latitude dans laquelle ceux-ci placent la mer polaire soit exacte, il devient alors infiniment probable que la *rivière de Cook* peut avoir communication avec cette mer par le 68e degré 15 minutes, puisque la distance la plus reculée à laquelle des navigateurs soient arrivés sur cette rivière est le 61e degré 30 minutes de latitude, et de longitude le 210e degré ; et que la mer que les trafiquans du Canada rapportent avoir vue est par le 68e degré 15 minutes de latitude nord, et le 228e degré de longitude est, ce qui ne forme pas une distance de plus de 620 milles géographiques. Si donc on s'en rapporte aux calculs des trafiquans Canadiens que tout annonce être exacts, et que, d'après cela, on place la mer vue par M. Hearne au 68e degré 15 minutes de latitude nord, et au 228e degré de longitude est, on appercevra en même temps plus que la possibilité de communiquer entre la rivière de Cook et la partie la plus méridionale de la baie de Baffin, ou la partie la plus septentrionale de la baie

d'Hudson dans la mer Atlantique. Car il faut se rappeller que, dans le plus haut degré de latitude connu de la rivière de Cook, on n'a remarqué ni rochers, ni bas-fonds, ni eaux basses, en un mot, aucun obstacle qui arrêtât la navigation des vaisseaux. Le canal paroissoit, au contraire, d'une vaste étendue, et l'on y voyoit une grande quantité de baleines.

Il y a, d'après les renseignemens les plus sûrs et les plus exacts, plusieurs cartes marines et autres très-curieuses dont la compagnie de la baie d'Hudson est en possession. Elles ont été dressées par différentes personnes, quelques-unes même ont été esquissées par des Indiens. Ces cartes sont celles des parties intérieures du pays vers le nord-ouest et des terres qui bordent la mer Pacifique du Nord. Sur ces cartes, et particuliérement sur l'une d'elles tracée par deux Indiens, on voit plusieurs rivières et canaux inconnus aux Européens, qui ont communication avec le lac *Arathapescow*; on voit la rivière *Kiscachewan* se rendre de ce lac dans la mer Pacifique dans une direction de nord-ouest; et l'on peut même présumer qu'elle a communication

avec la *rivière de Cook*, l'Archipel du Nord, ou ce que nous appellerons les *détroits de Jean de Fuca*. Ces cartes ont beaucoup de points de ressemblance avec celles dressées par les trafiquans du Canada, ce qui les rend infiniment curieuses et intéressantes.

Les cartes indiennes font communiquer la baie d'Hudson avec la mer Polaire. Ce systême favorise celui d'un passage par la *baie du Refus*, qui elle-même n'a pas été parfaitement examinée; et c'est ce que sembleroit confirmer un manuscrit anonyme appartenant à la compagnie, ainsi que l'observe le même écrivain dont j'ai déjà cité l'autorité. Mais il y est dit expressément qu'à l'endroit où arriva le capitaine Middleton, l'eau est très-basse. Au reste, le but de ce voyage fut manqué : on sait à combien de clameurs et de mécontentemens ce mauvais succès donna lieu. C'est ce qui fait souvent douter que la relation soit bien fidelle.

Quelque justice qu'il puisse y avoir dans les plaintes qui se sont élevées en dernier lieu à l'occasion des réserves mystérieuses de la compagnie de la baie d'Hudson, on n'est fondé à reprocher rien de semblable

aux citoyens qui composent aujourd'hui ce corps respectable. Entr'autres preuves de la loyauté de leur conduite et de leurs principes, on doit distinguer le plan qu'ils ont adopté, de faire des observations, et de chercher à augmenter les découvertes dans la baie d'Hudson, etc.

M. Duncan, officier de la marine royale, est allé dans le dernier vaisseau de la compagnie de la baie d'Hudson jusqu'à ses établissemens, dans le dessein exprès de reconnoître et de décrire, non-seulement la baie d'Hudson, mais même la baie de Baffin. Dès son arrivée aux comptoirs de la compagnie, il doit être employé toute cette année à naviguer dans de petits bâtimens pour remplir cet objet dont l'utilité et la nécessité sont également reconnues. Nous apprenons que la compagnie l'a engagé pour deux ans à son service, aux conditions les plus avantageuses : ainsi, il y a tout lieu d'espérer que, pendant l'été de cette année, il aura fait des progrès considérables. M. Duncan (le lecteur se le rappellera sans doute) est le même dont il a déjà été parlé avec de justes éloges pour l'activité et le courage soutenu qu'il a déployés pendant le

temps qu'il commandoit le petit vaisseau appellé la *Princesse Royale ;* et nous éprouverions une double satisfaction s'il étoit assez heureux pour réussir dans une entreprise où Middleton et tant d'autres ont échoué, et pour faire une découverte si importante au commerce de l'Angleterre.

Une observation qui se présente naturellement ici, c'est qu'en employant M. Duncan à cette découverte, la compagnie de la baie d'Hudson ne paroît pas avoir désespéré de réussir dans la recherche d'une communication entre la baie d'Hudson ou celle de Baffin, et la mer Pacifique du Nord.

Le voyage de la *Felice* vient encore à l'appui. Ce vaisseau arrive dans les détroits de *Jean de Fuca*, entre le 48e degré 30 minutes de latitude nord et le 235e de longitude est; le 47e degré 30 minutes de latitude nord et le 235e degré 30 minutes de longitude est. Il y trouve quinze lieues de largeur, une vaste étendue, et l'eau profonde de 150 brasses, avec une quantité considérable de baleines et de loutres marines. Si l'on peut en croire les rapports qui ont été faits anciennement sur ces détroits, on

y remarque une conformité avec les nôtres qui produit presque la conviction. Lorsqu'on entre dans cette mer ou dans ce détroit, un vaste et bel horison se présente à l'est, par le 236e degré 30 minutes de longitude Est de Greenwich, ce qui ne forme pas une distance de plus de 460 lieues de la baie d'Hudson, et sa position à l'est de la mer de M. Hearne est conforme aux observations dont j'ai déjà parlé. Si l'on me demande pourquoi l'on n'a pas encore pénétré, ou du moins tenté de pénétrer dans ces détroits, la réponse est facile. C'est que les vaisseaux de sa majesté catholique ont totalement détruit notre entreprise commerciale.

Chacun des différens voyages qui ont été faits à la côte nord-ouest d'Amérique avant ceux de la *Felice* et de l'*Iphigénie*, a répandu de nouvelles lumières et ajouté aux premières découvertes dans cette partie du globe.

A peine fut-on instruit que le *canal du Roi George* présentoit la possibilité d'un commerce avantageux, que le goût des aventures se réveilla vivement. On aura peine à le croire : quatre expéditions di-

verses eurent lieu, en 1786, des différentes parties du globe. Elles avoient toutes ce commerce pour objet, sans qu'aucune d'elles eût connoissance des vues qui conduisoient les autres, ou soupçonnât le moins du monde quelque rivalité d'intérêt. Elles arrivèrent à la côte d'Amérique; et bientôt, ainsi qu'on peut le présumer, quelque circonstance dont l'effet fut de jetter le découragement détermina, mais trop tard, les navigateurs à abandonner l'entreprise.

Au reste, avant toutes ces expéditions, des citoyens renommés pour leurs lumières et leurs talens en matière de commerce, équipèrent en Chine, dans l'année 1785, un vaisseau dont le commandement fut confié au capitaine Jacques Hanna. Ce marin partit, en conséquence, pour aller chercher le continent éloigné d'Amérique, pour reconnoître les côtes, enfin pour parvenir à se procurer avec les habitans une communication dont l'effet pût être d'établir, quelque jour, des relations de commerce avec eux. La charge du vaisseau, quoiqu'elle n'allât pas à soixante et dix tonneaux, l'équipage composé de trente personnes au plus, les circonstances, tout cela

fit concevoir à ceux qui se trouvoient intéressés dans l'entreprise, la plus haute opinion de l'homme courageux qui s'étoit déterminé à conduire cette petite troupe d'Argonautes vers une route presqu'inconnue encore, où les attendoient des périls inévitables contre lesquels ils n'étoient pas prémunis, les premiers navigateurs ayant gardé le silence sur ceux qu'ils avoient éprouvés.

En quittant la Chine, le capitaine Hanna poursuivit sa route jusques dans le voisinage du Japon. Il traversa les îles Laqueo; et bravant les orages, les brumes et les tempêtes, il arriva dans le *canal du Roi George.* C'étoit le second Européen qui y fût entré depuis que le capitaine Cook en étoit parti. Les naturels enhardis par la foiblesse apparente du vaisseau, et par le petit nombre de personnes qui composoit l'équipage, l'attaquèrent avec fureur, mais ils furent repoussés vigoureusement; et ces hommes qui venoient les visiter pour la première fois durent la victoire à leur bravoure.

Ces hostilités, au reste, se terminèrent bientôt en relations de commerce très-amicales: les naturels ne tardèrent pas à livrer une quantité de peaux de loutres. Lorsque

le capitaine Hanna quitta ces peuples, les témoignages d'amitié furent réciproques. Il avança ensuite vers le Nord où il découvrit plusieurs *entrées*, îles et ports qu'il nomma *entrée de Fitzhugh*, îles de *Lance*, et plusieurs autres parties auxquelles il donna le nom de *Henri Lane*, écuyer. Il y eut particuliérement un port qu'il appella le *port la Loutre de Mer.*

Le journal du capitaine Hanna fut très-curieux, ainsi qu'on pouvoit s'y attendre. Il a eu la bonté de le soumettre à mon examen. Autant que j'ai pu en juger, j'ai trouvé qu'il confirmoit les découvertes qu'on prétend avoir été faites par de Fonte, et qu'on peut regarder aujourd'hui comme réalisées par la connoissance que nous avons du grand Archipel du Nord. Le capitaine Hanna pénétra jusqu'à cette *entrée*, car elle ne lui parut pas être autre chose, tandis que nous savons aujourd'hui que c'étoit une partie de l'Archipel du Nord ; mais le mauvais temps et une grosse mer le forcèrent de précipiter son expédition et de la quitter promptement.

C'est dans ce voyage que nous voyons toute l'étendue de ses découvertes ; car le

second qu'il fit à la côte nord-ouest d'Amé-rique, en 1786, ne procura absolument d'autres lumières que celles qui pouvoient intéresser le commerce; et avant qu'il eût le temps d'en entreprendre un troisième, ce brave et habile marin fut appellé à faire le voyage dont on ne revient pas.

Ce fut en 1786 que différentes sociétés de trafiquans hardis et déterminés se préparèrent, tant dans l'Inde qu'en Angleterre, à poursuivre ce commerce important. Ceux qui partirent de l'Inde équipèrent les vaisseaux au Bengale et à Bombay, sous la protection des gouvernemens respectifs de ces places. Le *Nootka* et la *Loutre Marine* partirent du Bengale; et de Bombay, le *Capitaine Cook* (1) et l'*Experiment*. A la même époque, on équipa en Chine dans les mêmes vues; et la *Loutre Marine* partit de ce pays, et fut bientôt jointe par le *Lark*, qu'on avoit équipé dans le même dessein pour la côte d'Amérique.

---

(1) Le lecteur observera qu'il n'est pas question ici du célèbre navigateur, mort dès 1779. Il ne s'agit que d'un vaisseau auquel on avoit donné son nom.

Note du Traducteur.

A-peu-près vers le même temps, quelques marchands anglois, et entr'autres, les citoyens Etches de Londres, s'engagèrent dans une pareille entreprise. Ils obtinrent de la compagnie de la mer du Sud, en considération de l'Angleterre, une permission exclusive pour cinq années d'aller faire ce trafic. La compagnie des Indes orientales leur accorda pareillement celle de transporter de Chine en Angleterre des cargaisons de thé. Ces citoyens équipèrent, en conséquence, les vaisseaux le *Roi George* et la *Reine Charlotte*, et d'une manière supérieure : ils en donnèrent le commandement au citoyen Portlock, lieutenant de la marine royale, qui avoit déjà été employé souvent à leur service en qualité de Maître d'un vaisseau envoyé pour le trafic. Ces vaisseaux quittèrent l'Angleterre en septembre 1785, à-peu-près sept mois avant qu'il ne partît des différens ports de l'Inde aucun bâtiment armé et équipé.

Le *Capitaine Cook* et l'*Experiment*, commandés par les capitaines Lowrie et Guise, sous la surintendance de M. Strange, un des employés de la compagnie, mirent à la voile vers la fin de 1785, ou au commence-

ment de 1786. Ils étoient parfaitement équipés, gracés aux soins patriotiques de David Scott, écuyer, de Bombay, lequel en étoit le principal propriétaire. Les commandans étoient d'habiles marins, et les officiers subalternes avoient tous des connoissances qui les rendoient propres à servir utilement sous leurs ordres. L'on pouvoit donc fonder les plus grandes espérances sur cette expédition.

Après être restés quelque temps dans l'*entrée de Nootka*, ils visitèrent d'autres parties de la côte, et arrivèrent à l'*anse fermée* (*Snug Corner Cove*) *dans l'entrée du Prince Guillaume* (*Prince Williams Sound*). Ce fut en avançant ainsi qu'ils découvrirent d'une manière positive cette terre à laquelle M. Dixon donna le nom d'*îles Charlotte*, ce qu'il ne fit que par simple conjecture; car elles ne furent bien reconnues pour telles que lorsque le capitaine Douglas traversa sur l'*Iphigénie* le canal qui les sépare de ce qu'on supposoit alors être le continent d'Amérique. M. Strange trouva aussi le premier la baie appellée l'*anse des Amis*, qui a reçu de lui le nom qu'elle porte actuellement.

Quoique

Quoique le *Roi George* et la *Reine Charlotte* eussent l'avantage d'avoir été équipés dans le port de Londres ; quoiqu'ils fussent montés par un grand nombre de personnes, et qu'il s'y trouvât beaucoup d'officiers des différens grades; enfin, quoiqu'ils fussent chargés de provisions suffisantes pour qu'on fût sûr de tous les avantages du trafic, pour qu'on pût aussi former des établissemens, créer des comptoirs, ainsi qu'on étoit autorisé à le faire, et construire des vaisseaux, le voyage fut cependant ennuyeux par sa lenteur. Le succès, soit dans le commerce, soit dans les découvertes, ne répondit pas, à beaucoup près, à ce qu'avoit promis un si pompeux équipement.

Lorsque ces vaisseaux se furent séparés, la *Reine Charlotte* avança au midi de l'*entrée du Prince Guillaume*, et continuant sa route jusqu'à cette partie de la côte nommée par le capitaine Cook *baie de Behring*, il entra dans un port qui reçut alors le nom de *port Mulgrave*. Le capitaine Dixon avance alors au cap *Edgecumbe* de Cook, et delà, il suit la côte jusqu'à son arrivée dans un port, auquel il fit l'honneur de l'appeller *port Banks :* enfin, il découvre la par-

tie septentrionale de ces îles dont l'extrêmité méridionale avoit été découverte, ainsi que je l'ai dit ci dessus, par les capitaines Lowrie et Guise. Le vaisseau descend alors le côté occidental de ces îles, et faisant le tour de leur extrêmité méridionale, il avance entr'elles et ce qu'on supposoit alors être le continent d'Amérique ; mais craignant de se perdre dans ces îles, il les quitte bientôt et continue sa route vers la Chine.

Le *Roi George* resta fort long temps dans l'*entrée du Prince Guillaume*, d'où il envoya sa chaloupe, à deux époques différentes, à la *rivière de Cook*. Elle y observa une partie de la côte entre l'*entrée du Prince Guillaume*, qui tenoit une place considérable dans la circonférence générale. Le *Roi George* quitta alors l'*entrée ;* et, après avoir reconnu ce qu'il fut possible de la côte, et découvert un ou deux ports dont l'un fut nommé *port Portlock*, il prit aussi sa route vers la Chine, et les deux vaisseaux retournèrent en Europe.

L'*Aigle Impérial*, capitaine Barclay, partit d'Europe au commencement de 1787, et non-seulement arriva dans l'*entrée de Nootka* dès le mois d'août, mais encore

visita cette partie de la côte qui se trouve depuis *Nootka* jusqu'à *Wicananish*, et pénétra insensiblement jusqu'à une *entrée*, à laquelle le capitaine donna son nom. Il envoya de plus la chaloupe à la découverte ; elle parvint à reconnoître les détroits extraordinaires de Jean de Fuca, ainsi que toute l'étendue de la côte jusqu'à *Queen-hythe*. Un fatal accident dont quelques personnes de l'équipage furent victimes, força ce vaisseau à quitter la côte : il s'avança à la Chine, n'ayant mis que douze mois à faire tout le voyage, tandis que le *Roi George* et la *Reine Charlotte* y avoient employé plus de deux ans. Quant au vaisseau le *Nootka*, une affreuse détresse et de cruelles infortunes furent tout le fruit de ses recherches.

L'année 1788 vit réunir, en quelque sorte, les découvertes partielles faites par les vaisseaux dont nous avons déjà parlé. Il y avoit alors sur la côte plusieurs vaisseaux ; le *Prince de Galles* et la *Princesse Royale*, la *Felice*, l'*Iphigénie*, la *Columbia* et le *Washington*. Chacun d'eux contribua pour sa part à compléter les cartes de la partie nord-ouest du monde qu'on trouvera dans cet ouvrage.

La *Princesse Royale*, capitaine Duncan, entre dans le canal qui sépare les *îles Charlotte* de ce qu'on supposoit être le continent, et continue de reconnoître les deux côtés. Il découvre un grand nombre de ports, d'entrées et de passages qui ne laissent plus aucun doute sur l'Archipel du Nord. Il passe presqu'un été tout entier dans cette position, et cependant, chose étrange! il quitte la côte d'Amérique sans savoir que le capitaine Douglas avoit déjà pris la même route. Cela n'empêche pas que le capitaine Duncan n'ait enrichi de plusieurs remarques infiniment utiles, ainsi qu'on avoit lieu de l'attendre de lui, la description géographique de cette partie du monde.

Le *Prince de Galles* a beaucoup ajouté aussi aux connoissances géographiques sur l'Amérique. Nous ne pouvons que gémir sur la perte de l'officier qui commandoit ce vaisseau, perte réelle pour la patrie. Il est aujourd'hui prisonnier en Espagne, et tout laisse à présumer qu'il a toujours l'esprit aliéné. C'est le triste effet des indignes traitemens que lui fit éprouver le commandant de la flotte espagnole. On verra en détail

dans la suite de cet ouvrage jusqu'à quel point l'*Iphigénie* et la *Felice* ont contribué à rassembler ces observations partielles.

Le *Washington* arriva aux détroits de *Jean de Fuca* dont je lui avois donné la connoissance. Après y avoir pénétré, il entra dans une vaste mer. Il gouverna alors au nord et à l'est, et parvint bientôt à communiquer avec les diverses tribus qui habitent les îles nombreuses situées derrière l'*entrée de Nootka*, et qui parlent, à quelque différence près, la langue des peuples de *Nootka*. La route de ce vaisseau est tracée sur la carte. Elle est très-intéressante à observer, en ce qu'elle prouve complétement que l'*entrée de Nootka* et les parties voisines sont des îles, et se trouvent comprises dans le grand Archipel du Nord. La mer qu'on voit à l'est, est aussi d'une étendue considérable ; et c'est de ce point fixe et des parties les plus occidentales de la baie d'Hudson que nous partons pour estimer la distance qui se trouve entr'elles.

La direction la plus orientale de la route du *Washington* est par le 237e degré de longitude Est de Greenwich. Il est assez probable, au reste, que le maître de ce vaisseau

ne fit aucunes observations astronomiques pour donner une juste estime de cette position. Mais comme nous avons celles que fit le capitaine Cook dans l'*entrée de Nootka*, nous sommes à portée de former des conjectures assez vraisemblables sur la distance qui se trouve entre *Nootka* et la position la plus orientale du *Washington* dans l'Archipel du Nord. On peut présumer en conséquence que cette position est à-peu-près au 237e degré de longitude Est de Greenwich. La longitude prouvée du fort Churchill est 94 degrés 12 minutes 30 secondes ouest de Greenwich. La distance entre la position la plus orientale du *Washington* est 1020 milles géographiques, et d'après le même calcul, 660 milles géographiques à prendre de la maison de la compagnie de la baie d'Hudson, et dans la direction d'est un quart nord est. Quant à la question de savoir si la partie intermédiaire entre ces points donnés est une mer, une rivière, ou une terre, les découvertes qu'on fera par la suite pourront seules la résoudre.

C'est ainsi qu'a été reconnue entiérement la côte d'Amérique, et sur-tout les parties qui se trouvent entre les 50e et 56e, les 47^{e}

et 48e degrés de latitude nord ; et certainement on est autorisé par ces observations à former quelque chose de plus que des conjectures. Elles nous apprennent aussi à accorder quelque confiance aux anciens navigateurs, puisqu'enfin les relations de quelques-uns d'entr'eux, je ne dirai pas seulement soupçonnées d'être des fictions ou des erreurs, mais encore regardées absolument comme telles, sont reconnues aujourd'hui pour de véritables découvertes.

Tous ces détails particuliers sont fidèlement extraits de divers journaux de marine, et l'on peut aussi les regarder comme d'autant plus importans qu'ils intéressent le commerce d'Amérique. Il sera très-glorieux pour la nation que ces recherches mènent enfin à un résultat. Car, malgré l'opinion reçue qu'on cherche en vain à découvrir un passage dans la baie d'Hudson au 67e degré de latitude méridionale, lorsqu'on voit soutenir le système que les vaisseaux doivent être dirigés bien plus vers le nord, au moins pendant une partie de leur voyage, avant de pouvoir passer d'un côté de l'Amérique à l'autre, ne peut-on pas regarder la mer qu'a vue M. Hearne comme ce point le plus

élevé ? L'Archipel du Nord, les détroits de Jean de Fuca et la rivière de Cook, toutes parties qui s'étendent au nord-est, et dont quelques-unes sont plus à l'est que cette mer, ne pourroient-ils pas être le passage en question ? Ne seroit-il pas possible que cette même mer que M. Hearne a vu se décharger impétueusement dans la baie d'Hudson ou dans la partie la plus méridionale de la baie de Baffin, fût quelqu'entrée ou passage au 67ᵉ degré de latitude nord ?

Si l'on fait usage des preuves fournies par d'anciens écrivains, et qui viennent à l'appui ; si l'on sait, à n'en pas douter, que c'est de la *rivière Mine de Cuivre* que les Indiens de l'*entrée du Prince Guillaume* et de l'Archipel du Nord tirent leur cuivre ; si l'on tient des Indiens eux-mêmes que de grosses eaux sans glace les portent vers le nord ; si, dis-je, tous ces motifs partiels paroissent pouvoir être de quelque poids dans la balance, combien ne prennent-ils pas de consistance lorsqu'on sait que des navigateurs ont pénétré avec leurs vaisseaux entre les 61ᵉ et 62ᵉ degrés de latitude dans la rivière de Cook ; qu'ils y virent un détroit navigable d'une étendue immense, dans lequel on ne

remarquoit ni glace, ni aucune autre barrière, et où l'élévation et la chûte de la marée étoit si grande qu'on ne pouvoit pas douter qu'il n'y eût d'autres canaux également vastes dans lesquels les eaux se déchargeoient, canaux qui ne pouvoient être qu'à l'est ?

On ne trouve de la glace en aucun temps de l'année dans la rivière de Cook : M. Hearne n'en remarqua point dans la mer qu'il a vue, si ce n'est sur le bord des rivages où elle a pu s'amonceler par le confluent des hautes marées, etc. La mer occidentale d'Amérique est également navigable en tout temps, et nous pouvons affirmer qu'on n'y rencontre point de glace, au moins jusqu'au 64e degré de latitude nord.

Avant de terminer ce que j'avois à exposer en faveur du systême d'un Passage Nord-Ouest ouvert pour la navigation, je n'ajouterai plus qu'une observation. Si nous jettons un coup-d'œil sur la carte générale du monde, sur-tout sur *sa partie septentrionale jusqu'à l'est*, nous y trouvons cette grande étendue de terre bornée par la baie de Baffin qu'on n'a cependant pas encore reconnue. A l'ouest, nous appercevons dans

le cercle arctique cette portion de terre-ferme bornée par des glaces, qui sépare l'Asie de l'Amérique, et opposa une barrière au capitaine Cook. Portons ensuite nos regards sur cette partie de la mer qu'a vue M. Hearne, et admettons, après cela, si nous pouvons, qu'elle est une partie de la mer Glaciale dont nous croyons que sont environnées ces terres qui, suivant l'opinion commune, s'étendent jusqu'au pole. Si c'est la mer Glaciale, quel est le plus haut degré de latitude où doive s'étendre la terre de la baie de Baffin ? Dans quel degré de latitude est la partie occidentale ainsi bornée par la mer ? Ou nous devons présumer que ces terres ne s'étendent pas jusqu'au pole, si c'est effectivement la mer Glaciale ; ou si nous concluons qu'elles s'y étendent, alors la mer qu'a vue M. Hearne ne peut être autre chose que le détroit ou un passage semblable entre les deux mers.

Peut-on supposer que les Esquimaux naviguent dans leurs canots autour des terres de la baie de Baffin ou de la partie occidentale pour arriver à cette mer ? N'est-il pas plus naturel de croire que ces peuples viennent du côté de l'ouest pour chercher le cuivre et pour

pêcher la baleine, et que ce poisson lui-même s'est fait un passage à travers les mêmes canaux par lesquels y étoient arrivées les tribus errantes, de la rivière de Cook, de l'*entrée du Prince Guillaume*, ou de l'Archipel du Nord? Si l'on rejette cette conjecture, je demanderai en définitif par quelle mer et suivant quelle direction la baleine arrivoit dans la mer de M. Hearne; si elle faisoit le tour des terres de la baie de Baffin, ou si elle s'ouvroit audacieusement un passage à travers les barrières de glace que vit le capitaine Cook, et qu'il supposa s'étendre jusqu'au pole septentrional? Nous voyons qu'elle trouve en cet endroit des obstacles insurmontables, et nous ne pouvons pas croire davantage qu'elle ait jamais fait le tour des terres de la baie de Baffin. Au reste, une opinion que nous serons assez hardis pour hasarder, c'est que cette mer vue par M. Hearne au 72e degré, et placée par d'autres au 68e degré 30 minutes, ou même, selon Pierre Pond, au 65e degré, n'est autre chose que cette partie de la communication entre la mer Pacifique du Nord et la mer Atlantique, qui se décharge dans la baie de Baffin ou dans

celle d'Hudson, et que c'est à travers ces canaux qui ont assez de profondeur et d'étendue pour être navigables, que la baleine et d'autres animaux marins aussi énormes trouvent un passage facile et sûr.

Les Indiens que vit M. Hearne, et qui furent détruits par le parti qui lui servoit de guide au travers d'une route affreuse, faisoient partie, selon toute apparence, d'une tribu de l'ouest qui avoit entrepris une expédition aux mines pour se procurer du cuivre. Peut-être étoient-ils habitans de la rivière de Cook. Ces tribus nombreuses ont une grande quantité de cuivre : il est pour eux un moyen d'échange dans le commerce qu'ils font avec leurs voisins les plus méridionaux. Nous leur en avons vu des masses d'un poids considérable qu'ils avoient tirées des mines. Elles étoient d'une extrême beauté. Ils nous dirent qu'ils avançoient très-loin au nord pour se le procurer, et qu'ils trouvoient la mine dans la terre, dispersée çà et là, et qu'elle étoit, autant que nous pouvions les comprendre, lancée du sein de la mer par un volcan. Les Indiens que vit M. Hearne étoient Esquimaux. Leurs usages et leurs mœurs sont absolument con-

formes aux mœurs et aux usages de cette tribu considérable qu'on voit à la côte occidentale d'Amérique s'étendre aussi loin au midi que le 50e degré de latitude nord.

On a prétendu que le navigateur espagnol, Don Francisco-Antonio Maurelle, visita, en 1775, cette partie du continent d'Amérique que le capitaine Cook n'avoit pas vue dans sa route vers le nord ; qu'en conséquence, son voyage est particulièrement intéressant pour la navigation, en ce que ce marin y assure qu'on ne trouve point de détroits tels que ceux de Jean de Fuca, ni d'Archipel semblable à celui de l'amiral de Fonte.

La cour d'Espagne avoit tenu très-secrets les détails particuliers de ce voyage. Mais ils ont été communiqués au public par un respectable citoyen, un philosophe éclairé, l'honorable M. Daines Barrington. Le mérite qu'on supposoit à l'ouvrage fit taire pour quelque temps la critique. Ceux de nos navigateurs qui venoient de faire, en dernier lieu, le tour du monde, en augmentèrent encore le crédit à leur retour. Cela étoit naturel : ils y trouvoient défendu un systême qui étoit le leur; savoir qu'on ne devoit ac-

corder aucune confiance aux prétendues découvertes de de Fonte ou de Fuca, qu'on se persuadoit alors n'être qu'un roman du vieux temps, ou une fiction créée par l'enthousiasme.

Nous déclarerons à notre tour sans hésiter que les cartes de M. Maurelle ne méritent aucune espèce de confiance, et qu'elles sont entiérement contraires à la vérité des faits. Elles ne donnent point d'idée de la vraie position de la côte d'Amérique, et l'on ne peut guère s'empêcher de soupçonner également d'infidélité les journaux du même navigateur d'où elles ont été tirées. Le moyen le plus prompt et le plus décisif pour savoir à quoi s'en tenir, est de comparer la carte du voyage de Maurelle avec la carte du capitaine Cook, ou avec celle qui a été dressée d'après le voyage de la *Felice* et de l'*Iphigénie*, et qui comprend toutes les découvertes faites par d'autres navigateurs anglois qui ont visité la côte d'Amérique. La carte de M. Maurelle aura soutenu alors une rude épreuve, et l'on en portera le jugement qu'elle mérite.

Nous venons d'établir d'une manière claire et positive, et, nous osons le croire, sans

trop de présomption et de légéreté, les différens points qui servent de fondement à notre opinion de l'existence d'un Passage Nord-Ouest.

Il semble que, lorsqu'on avance une assertion de cette importance, on ne doive pas négliger de l'étayer de tous les témoignages qui viennent à l'appui : cependant, si nous en citons quelqu'un sur lequel nous aurions des doutes, nous ne balancerons pas à le déclarer, quelque favorable qu'il pût être, d'ailleurs, à notre système général.

Ainsi, par exemple, si la réalité des découvertes de Pierre Pond étoit évidemment démontrée, nous en pourrions tirer des conséquences avantageuses pour notre opinion; car elles rectifieroient beaucoup le calcul de la route de M. Hearne, en changeant la position de la mer qu'a vue ce navigateur, du 72e degré au 65e. Il en résulteroit nécessairement qu'il existe une communication facile, un vaste passage ouvert entre la rivière de Cook et cette mer, et peut-être aussi dans les baies de Baffin ou d'Hudson. Mais nous avouons sans hésiter qu'il nous reste quelques doutes sur ce qu'avance

M. Pond. Après tout, comme ses calculs sont entre les mains de tout le monde, nous laisserons le public prononcer sur le degré de confiance auquel ils peuvent prétendre.

Mais il y a un auteur infiniment respectable dont nous avons déjà cité les observations, auquel nous aurons l'obligation de nouvelles lumières sur cette matière. Comme il prouve la vérité de tout ce qui a été dit anciennement de l'existence de l'*Archipel de Saint-Lazare* et des *détroits de Fuca*, nous croyons qu'il mérite une entière confiance; et le succès de ses recherches nous permet d'abréger les nôtres. Nous aurons donc recours à lui, seulement pour établir quelques points qui puissent nous guider dans la démonstration des motifs qui nous portent à croire que cet Archipel et ces détroits existent. Des hommes très-instruits ont attribué jusqu'ici cette opinion à l'audace avec laquelle en imposoient quelques-uns, et à la crédule ignorance de beaucoup d'autres.

Cet auteur observe que des navigateurs de nos jours ont trouvé un Archipel d'îles, et les plus forts indices d'une grande rivière à l'endroit même dont l'amiral de Fonte fait

une

une description conforme à leur découverte : ce qui, ajoute-t-il, donne beaucoup de poids à ses assertions qu'on a trop légérement rejettées. Nous avons, il est vrai, dans Hacluit, Purchas et Harris, d'anciens récits, de vieilles traditions sur l'Archipel de de Fonte et les détroits de Fuca : mais sur quels fondemens et d'après quelles découvertes ? c'est ce qui reste enveloppé aujourd'hui dans une impénétrable obscurité. Mais M. Dalrymple se présente armé d'une meilleure autorité. Il nous apprend que, dans la seconde édition de l'ouvrage : *The nord and ort Tartarye*, donnée en 1705, le bourguemestre Witson dit avoir eu en sa possession le manuscrit original du récit du célèbre navigateur *de Fonta*, et non de Fonte, qui avoit décrit la *Terre de Feu* en 1649. Cette circonstance peut bien être regardée comme la preuve que le navigateur en question a existé ; et nous sommes fondés à en conclure que, s'il fit un voyage en 1649, il pouvoit bien avoir fait en 1640 l'autre voyage dont parlent Purchas, etc. La découverte récente de l'Archipel en question vient à l'appui de cette opinion. Quoi qu'il en soit, au reste, et quelque confiance qu'on doive au

bourguemestre Witson, nous n'hésitons pas à affirmer que l'Archipel du Nord est à la même place que celui de *de Fonta*.

Ce qui a été publié au sujet des détroits de *de Fuca* n'est pas moins extraordinaire. Une pièce vraiment curieuse en fait de renseignemens, est un avis qu'on a de lui, si l'on en doit croire le très-honorable M. Gréville qui le tenoit de Sir Jean Macpherson, auquel il avoit été communiqué par des Espagnols au cap de Bonne-Espérance. Ceux-ci instruisirent Sir Jean que, tout récemment, on avoit découvert une *entrée* dans le 47e degré 45 minutes de latitude nord, par laquelle ils étoient arrivés, en vingt-sept jours, dans le voisinage de la baie d'Hudson. Que doit-on dire d'un avis si extraordinaire ?

Jean de Fuca, au rapport de M. Hacluit, étoit un pilote grec qui, en 1592, fit voiles dans un passage d'une largeur considérable, entre les 47e et 48e degrés de latitude, passage qui le conduisit dans une mer plus vaste encore où il navigua vingt-sept jours, au bout desquels il arriva dans la mer Atlantique. Il parle d'une grande pointe de terre ou île, et d'un rocher d'une hauteur prodi-

gieuse placé auprès. Cette île ou pointe est, selon toute apparence, la même où notre ami Tatootche a une ville et une forteresse. Quant au rocher, nous avons eu par nos yeux même la preuve qu'il est placé à l'entrée de cette mer, ainsi que la grande île ou pointe dont nous avons fait mention dans le voyage de la *Felice* dans cette latitude.

Il paroît que de Fuca communiqua cet avis à M. Lock, pendant que ce gentilhomme étoit à Venise, et qu'il offrit de faire le voyage pour 60,000 ducats. Les ministres de la reine Elisabeth, du nombre desquels étoit *Cécil*, refusèrent l'offre, par un principe d'économie bien louable sans doute ! I a fortune de M. Lock ne lui permit pas de promettre cette récompense au pilote. L'arrangement n'eut donc pas lieu : mais il ne continua pas moins d'entretenir une correspondance exacte avec lui. Les affaires ayant changé de face, on se détermina à employer le pilote ; et Lock se rendit en Italie avec mission de l'amener en Angleterre. Mais à son arrivée, il apprit qu'il étoit mort peu de temps auparavant. Tels sont les détails que nous ont donnés Hacluit, Pur-

chas, etc. et qu'ont adoptés tous ceux qui, depuis eux, ont écrit sur la marine et sur la navigation.

Une particularité qui n'est pas moins intéressante à connoître, c'est qu'un autre homme publia en Portugal, vers le même temps, un ouvrage dans lequel il traitoit d'un Passage Nord-Ouest, et déclaroit positivement qu'il l'avoit traversé. Cet ouvrage fut bientôt supprimé par la cour de Lisbonne. Mais je me contente de citer à l'appui de ce que j'ai personnellement avancé le témoignage des officiers du capitaine Barclay. Ils ont vu tout ce que je déclare avoir vu moi-même : et quoique le capitaine fût resté à quelques lieues du détroit, ils vinrent dans une chaloupe observer ces parages. Il est également à remarquer que la *Princesse Royale*, capitaine Duncan, les a vus aussi : enfin, nous offrons les preuves que peut donner le *Washington*, qui traversa une mer dont l'étendue a plus de huit degrés de latitude.

En lisant les récits des anciens voyageurs, nous fûmes singuliérement frappés de la ressemblance que nous trouvions entre les habitans dont Jean de Fuça fait la descrip-

tion, et ceux avec lesquels nous avons eu communication. Entre beaucoup de particularités, nous en ferons remarquer une seule qui se présente naturellement. Outre qu'il déclare que ces habitans sont vêtus de fourrures et de peaux d'ours, il va jusqu'à nous dire qu'ils ont pour usage, lorsque leurs enfans sont très-jeunes, de leur presser la tête entre deux planches, ce qui lui donne la forme d'un pain de sucre ; et dans les détails que nous avons publiés sur les peuples de Nootka, nous avons particuliérement remarqué cette coutume, et nous rangeons Tatootche au nombre des princes de Nootka. La latitude dans laquelle nous trouvons ce détroit placé diffère sans doute de celle que lui ont assignée les anciens auteurs. Mais c'est ce qu'il est facile d'expliquer par la grande différence qui existe entre l'arbalête qui étoit l'instrument astronomique de Colomb et notre quart. Nous croyons, d'ailleurs, qu'il n'y a pas encore bien longtemps, nos navigateurs ne faisoient pas assez d'attention aux changemens nécessaires pour la déclinaison du soleil, ce qui produit aussi une grande différence de calcul.

Je ne dois pas oublier un autre récit d'une date plus ancienne, et qui est relatif à ce passage. C'est le voyage de Thomas Pêche, tel que l'a publié M. Dalrymple. Ce voyageur rapporte qu'il monta, en 1676, le détroit d'*Anian* dont l'étendue étoit de cent vingt lieues; que son intention étoit de retourner en Angleterre par cette route. Mais le mois d'octobre étant très-avancé, et les vents soufflant au nord, (nous avons observé, je dois le dire en passant, que ce sont toujours les vents du nord qui règnent à cette époque) il redescendit le détroit, et côtoyant la Californie, la Nouvelle-Espagne et le Pérou, il arriva, en 1677, dans la mer du Nord par les détroits de Magellan. Il trouva que, depuis le cap Mendocino en Californie, le courant portoit au nord-est, à plus de vingt lieues dans le canal. Au reste, il n'est pas facile de déterminer exactement l'endroit où ces détroits sont situés, parce qu'il n'a été publié qu'une très-petite partie des voyages de Thomas Pêche.

Un examen approfondi de la position géographique de l'intérieur de cette partie de l'Amérique, ne serviroit qu'à augmenter l'incertitude et à multiplier les doutes. Nous

savons qu'il en a été dressé plusieurs cartes, mais ce n'est pas d'après elles que nous pouvons porter un jugement. Il est si aisé de remplir des espaces avec des lacs et des rivières imaginaires qui n'ont d'autre effet que de nous égarer ! Quoique le lac Arathapescow ait tous les caractères d'une existence réelle, aucun témoignage respectable ne nous autorise encore à croire que sa situation ait été déterminée d'après des observations astronomiques.

On nous permettra d'ajouter une conjecture de plus. C'est celle de M. Dalrymple, qui est aussi la mienne. Je présume avec lui que le lac de Fonte peut bien être la même chose que le lac Arathapescow ; et dans ce cas, il communique avec la mer Pacifique du Nord. Si l'on doit en croire deux cartes indiennes, manuscrites, dont la compagnie de la baie d'Hudson est en possession, le lac Arathapescow a une communication avec cette baie. C'est ce qui donne lieu à M. Dalrymple de remarquer, avec la sagacité qu'on lui connoît, qu'il seroit très-utile de rechercher quels sont les obstacles qui empêchent les vaisseaux d'y pénétrer. Car M. Hearne assure, d'après les informations qu'il a prises

des Indiens, que ce lac a environ quatre cents milles en longueur. Il est aussi d'avis que la manière la plus sûre de faire cet examen seroit de commencer du lac Arathapescow, qui, d'après l'observation de la longitude de la maison appartenante à la compagnie de la baie d'Hudson, paroît être beaucoup plus près de cette maison que ne l'indique la carte de M. Hearne. Il faut convenir, au reste, que si l'on doit beaucoup au génie actif et aux pénibles travaux de ce navigateur, il a cependant laissé encore de grandes recherches à faire. Car il n'est guère croyable que M. Hearne ait été en état d'arrêter définitivement une carte de pays d'une aussi vaste étendue.

Il convient aussi d'observer que la compagnie de la baie d'Hudson a une maison par le 53e degré o minute 32 secondes de latitude nord, et le 106e degré 27 minutes 20 secondes de longitude ouest, maison qui est à plus de 530 milles géographiques de l'établissement le plus voisin de la baie. Ainsi la distance, pour opérer la communication entre cette maison et Nootka, est de plus de 700 milles géographiques. Les Indiens assurent, s'il faut en croire M. Tur-

ner, inspecteur de la compagnie de la baie d'Hudson, que la rivière continue d'être aussi navigable au-dessus de la maison de cette compagnie qu'au-dessous, et que cette navigation n'est pas plus difficile que celle de la Tamise, en ce qu'il n'y a pas une seule chûte ou rapide après qu'on l'a passée près du lac Winipig (1), dans un cours de plus de deux cents milles. Mais il est probable que la communication entre la baie d'Hudson et la côte occidentale d'Amérique pourroit avoir plus facilement lieu dans un plus haut degré de latitude, par le moyen de l'entrée de Chesterfield, ou de quelques-uns des canaux ou rivières qui se joignent de la baie d'Hudson avec les lacs Arathapescow, Dobaunt, et autres.

Nous savons à quoi nous en tenir sur la navigation de la côte occidentale d'Amérique, aussi bien que de ces passages, entrées et bras de mer considérables qui sont derrière Nootka. Quant à la partie orientale du continent, nous n'avons guère, il est vrai,

---

(1) Ou *Winnepeek*. Voyez *Carver*, histoire de l'Amérique septentrionale. Voyez aussi la traduction des Voyages de J. Long, p. 239. *Note du Traducteur.*

que des conjectures pour croire qu'on peut trouver, soit par la baie d'Hudson, soit par les parties méridionales de la baie de Baffin, des entrées navigables par le moyen desquelles on puisse communiquer avec la mer Pacifique orientale. Il y a pourtant quelque chose de décisif en faveur de notre opinion, c'est la preuve incontestable que nous avons que la position géographique de la baie d'Hudson est très-imparfaitement connue, et que celle de la baie de Baffin ne l'est pas du tout. Il en résulte qu'on peut toujours croire avec raison à la possibilité de découvrir un Passage Nord-Ouest. On sait que les employés de la compagnie de la baie d'Hudson ont toujours eu jusqu'à présent une grande aversion pour les expéditions au Nord. Notre espoir est qu'ils sauront la vaincre, et qu'enfin, quelqu'heureux navigateur découvrira ce Passage Nord-Ouest.

TRAITÉ ABRÉGÉ

Du Commerce entre la Côte Nord-Ouest d'Amérique et la Chine, etc.

Tout citoyen vraiment patriote doit éprouver une vive satisfaction de voir le commerce de cette nation s'étendre par degrés sur toutes les parties du globe. Les encouragemens que savent donner de sages ministres, le génie entreprenant de commerçans riches et hardis produiront cet heureux effet, qu'il n'y a pas un coin de la terre où la mer roule ses flots, où le souffle des vents puisse guider les navigateurs, qui ne soit découvert tôt ou tard, et ne procure les moyens d'accroître la force, la puissance et la prospérité de l'empire britannique.

C'est au capitaine Cook que nous devons, entr'autres bienfaits inestimables, le commerce de la côte nord-ouest d'Amérique, et la facilité de le transporter utilement jusqu'à la Chine. Lorsque ce com-

merce sera mieux connu, et que, par conséquent, on s'y livrera avec plus de confiance et d'empressement, la nation en retirera, nous n'en pouvons douter, les plus grands avantages.

Il est difficile de se faire actuellement une idée des immenses richesses que la mer Pacifique du Sud offre à ceux qu'animent en même temps l'amour du commerce et le goût des aventures. La Chine et le Japon peuvent, non-seulement devenir de nouvelles sources de prospérité pour le commerce de ce royaume par l'exportation des objets sortis de nos manufactures, mais encore procurer les moyens d'augmenter ses forces maritimes, et d'étendre ainsi, avec le plus grand succès, la puissance de la nation angloise.

Dans nos précédentes observations sur la probabilité d'un passage au nord-ouest, nous avons parlé des divers navigateurs qui avoient osé avancer à la côte nord-ouest d'Amérique depuis que le capitaine Cook avoit découvert qu'on pouvoit y faire un commerce avantageux. Leur destinée, ainsi qu'il arrive ordinairement à tous ceux qui se hasardent à courir de nouvelles aventures, a

été d'éprouver des malheurs divers. Dans le petit nombre des vaisseaux qui ont été dirigés vers cette côte, deux ont fait naufrage. D'autres ont essuyé des malheurs semblables par l'ignorance ou l'inhabileté des hommes qui les gouvernoient; et delà est née cette opinion si fausse que le commerce de la côte nord-ouest d'Amérique est une entreprise dont il ne peut résulter aucun avantage.

Il s'est répandu d'autres opinions très-fâcheuses pour les hommes courageux qui s'étoient engagés dans ce commerce. On a affirmé hardiment comme une chose certaine, et plusieurs l'ont cru sur parole, que ces mêmes hommes n'avoient fait autre chose qu'un commerce de contrebande à la côte d'Amérique. Certes, il est cruel pour des citoyens que leur patriotisme et leur zèle pour les intérêts du commerce national ont portés à tenter de si périlleuses entreprises de voir que, malgré les pertes considérables qu'ils ont essuyées, on calomnie la probité, la loyauté qui faisoit leur caractère distinctif. Mais ces imputations qui ne peuvent être que l'ouvrage de l'ignorance ou de l'envie sont absolument fausses. Elles trouveront,

je l'espère, une réfutation complète dans les arrangemens de commerce qui ont été le but de ces voyages, et dont il a été parlé dans le commencement de l'ouvrage.

Les articles de trafic les plus communément importés d'Amérique ont été la peau de loutre de mer, et des fourrures de moindre valeur. Nous avons tout lieu de présumer qu'on pourra s'en procurer une grande quantité, lorsqu'on sera parvenu à éveiller assez fortement l'industrie des naturels pour les déterminer à parcourir une plus grande étendue de pays pour en recueillir. Il faut, d'ailleurs, observer que ce trafic est encore dans l'enfance, et qu'il n'a été fait jusqu'ici que dans le voisinage des rivages de l'Amérique. Ces parties que l'on a déjà visitées ne sont pas, comme on se l'est imaginé, les côtes du continent, mais un Archipel d'îles formant une espèce de barrière qu'elles lui opposent. Ainsi, du moment où une communication est ouverte pour le commerce avec le continent même qu'on est fondé à croire peuplé d'un grand nombre d'habitans, notre pays peut y appercevoir une source féconde de richesses commerciales. Elle forme, pour ainsi dire, une *chaîne de*

trafic entre la baie d'Hudson, le Canada, et la côte nord-ouest d'Amérique.

Les articles dont on s'est servi jusqu'ici pour l'acquisition des fourrures d'Amérique sont, en eux mêmes, de peu de valeur, comparés avec le prix auquel sont portées ces fourrures à la Chine et dans d'autres places de commerce. Mais si l'on fait attention aux frais qui sont indispensables pour les transporter à leur destination, on conviendra qu'ils acquièrent ainsi une valeur qui ne laisse pas que d'être considérable.

Les premiers qui osèrent tenter ce trafic employèrent comme moyen d'échange, du fer, des grains de verre, et d'autres bagatelles des Indes. Mais ceux qui vinrent après eux y ajoutèrent des laines angloises, et bientôt, dans tous les villages, on vit les naturels Américains s'affubler de couvertures et se parer de tous les objets qui forment l'habillement anglois. Les Indiens ne tardèrent pas à prendre un tel goût pour les laines, qu'on ne pouvoit pas espérer de traiter avec ces peuples, si elles n'entroient pas comme article principal dans les échanges qu'on leur proposoit. La peau de loutre peut être un vêtement plus riche et plus chaud ;

mais la couverture est infiniment plus commode. Une fois que ces peuples eurent adopté cet habillement, ils lui donnèrent une préférence marquée, trouvant, sans doute, qu'il leur convenoit mieux. Quant aux parties de l'habillement européen en faveur desquelles le goût naturel ou l'amour de la nouveauté pourroit déterminer leur choix, il seroit facile de les diversifier de manière que, non contens de les aimer, ils en adoptassent l'usage ; et alors nos manufactures les leur fourniroient.

Le nombre des naturels qui habitent au midi de l'*entrée de Nootka* jusqu'au 45e ou 46e degré de latitude, monte à près de soixante mille. On le calcule sur celui des villages, dont chacun renferme de six à neuf cents habitans. Au nord de Nootka, vers le 61e degré de latitude, il est plus considérable. On peut donc en conclure avec fondement qu'il y a plus de cent mille habitans sur la côte maritime de la partie occidentale de cet Archipel, sans parler de la partie orientale, ce qui, après tout, ne forme pas une population bien considérable pour une si grande étendue de pays.

Ainsi, en calculant ce qu'il seroit néces-

saire

saire d'exporter d'Angleterre en grosses laines, fer, coutellerie, cuivre et étain manufacturés, dans ces premiers temps du commerce à la côte nord-ouest d'Amérique, on sauroit à-peu-près ce qu'il doit résulter d'avantages pour nos manufactures de fournir ces articles à une population si nombreuse. Le cuivre et l'étain, sur-tout, formeroient bientôt une branche considérable d'exportation, une fois qu'ils auroient reçu la forme des ustensiles auxquels on les emploie ordinairement. On a remarqué sur plusieurs parties de la côte que ces métaux étoient deux principaux articles de commerce pour les Indiens. Il est inutile d'ajouter que le besoin de ces divers objets se feroit sentir à eux, à mesure que leurs mœurs s'adouciroient, et qu'ils feroient des progrès dans la civilisation.

Les marchandises qu'on exporte d'Amérique consistent en fourrures d'animaux dont voici le détail : la loutre de mer, (on en trouvera la description particulière, ainsi que celle des différentes espèces, dans le voyage de la *Felice*,) le castor, la martre, la martre zibeline, la loutre de rivière que les naturels appellent *capuca*, l'hermine,

les différentes espèces de renards, mais surtout ceux dont la peau est d'un noir de jais; le loup gris, blanc et rouge, le renne-loup, la marmotte, le raton, l'ours, la brebis de montagne, dont la toison est très-longue et d'une grande beauté, celle d'une espèce plus commune, le daim couleur de souris et l'élan.

Quoique la loutre de mer soit un animal amphibie, on la rangeroit peut-être avec plus de raison au nombre des animaux marins; car c'est un avantage particulier à ce pays, que la mer qui baigne ses côtes partage avec la terre la grande quantité de ses productions commerciales. On y trouve partout le veau marin fourré, la vache marine, le lion de mer, le veau tacheté, enfin l'espèce des veaux ordinaires.

Le ginseng pourroit aussi devenir un article d'une valeur considérable dans les marchandises qu'on exporte d'Amérique. Quoiqu'on n'en ait pas recueilli jusqu'ici une quantité bien considérable dans le voisinage de Nootka, c'est une production qui se trouve dans les parties septentrionales, et sur-tout, sur les bords de la rivière de Cook. Le ginseng de cette partie de l'Amérique est de

beaucoup préférable à celui de la partie orientale, et approche davantage de celui de Chine qu'on regarde généralement comme supérieur à toutes les espèces de ginseng exportées en Europe.

Mais la branche de commerce la plus avantageuse qu'offre naturellement la côte nord-ouest d'Amérique, c'est la pêche de la baleine à laquelle on peut donner la plus grande étendue. Ces mers sont remplies de toutes les espèces de ce poisson, de baleines noires et de spermaceti, ainsi que d'autres animaux marins qui donnent une huile d'une qualité vraiment supérieure. On me permettra ici de présenter quelques observations sur les avantages que l'Angleterre pourroit retirer de cette pêche, non-seulement dans la mer du Nord, mais encore dans la mer du Sud. La première renferme une immense quantité de baleines noires. On trouve en aussi grand nombre dans l'autre celles de l'espèce du spermaceti.

Cette pêche embrasse une telle étendue de pays, depuis le cap Horn jusqu'à la Ligne, qu'en y joignant celle de la côte nord-ouest d'Amérique, elle pourroit employer plusieurs milliers de tonneaux. Cette bran-

che utile de commerce occuperoit, même dans les premiers temps, au moins une centaine de vaisseaux dont chacun ne contiendroit pas moins de trente hommes. Je suppose, d'après cette règle, que sur ces trente personnes composant chaque équipage, une vingtaine seroient des matelots ou des hommes exercés à cette pêche, et les autres des apprentifs ou des ouvriers qu'on prend souvent à bord pour les employer dans ces expéditions. Le nombre total des marins monteroit ainsi à trois mille. Il n'est pas permis de douter que ce commerce, entrepris sous les auspices de la liberté angloise, et dirigé par le génie des marchands de notre nation, ne devînt une source de richesses qui s'accroîtroit de jour en jour. Oui, les produits en seroient si avantageux pour nos manufactures, le besoin s'en feroit tellement sentir aux pays étrangers, que cette double consommation de l'étranger et de la nation étendroit à l'infini les bornes de notre navigation et de notre commerce. Il résulteroit aussi de cette pêche un autre avantage non moins important; elle augmenteroit prodigieusement cette pépinière de marins qu'on doit regarder comme une mine inépuisable

de puissance et de gloire pour l'Angleterre. Je ne balance pas à prédire que, si une telle branche de commerce reste libre, si, sur-tout, on ne la laisse point entraver par des *chartres privilégiées*, par des *monopoles légalisés*, les profits en seront bientôt si considérables que le gouvernement se trouvera dispensé de recourir aux rabais et à des libéralités ruineuses pour encourager l'industrie.

Je n'aurai pas la présomption de prescrire les règles de conduite qu'il importe d'observer pour diriger cette pêche et en favoriser le succès. Le lord Hawkesbury qui possède tant de lumières et de connoissances en matière de commerce, a clairement établi les moyens d'administration pour cette partie où les soins et les travaux tournent au profit du commerce national. On me permettra cependant de suggérer une idée : il me sembleroit nécessaire qu'il y eût, sur chaque vaisseau occupé à ce service, six ou huit apprentifs dont l'âge seroit limité. Si, par exemple, il y en avoit huit, quatre d'entr'eux ne devroient pas avoir plus de dix ou douze ans : deux autres n'en auroient pas plus de quatorze, et le reste pourroit être

âgé de seize ans tout au plus. Le terme de l'apprentissage ne seroit pas de plus de cinq ans. On voit, sans que j'aie besoin de le dire, ce qu'un pareil arrangement auroit d'utile et d'avantageux.

On peut regarder la navigation de ces mers comme la meilleure école de marine. D'un autre côté, comme les vaisseaux y courent bien moins de dangers que dans d'autres mers, c'est une chance de plus qui ne doit pas échapper aux spéculations des marchands. Je ne négligerai pas, non plus, de faire observer que des vaisseaux employés à la pêche ou à la traite des fourrures ne peuvent jamais se passer de provisions abondantes de toutes les espèces de poisson, non-seulement afin d'être en état de fournir une quantité considérable de cette nourriture si saine, mais aussi pour devenir un objet digne de fixer l'attention des commerçans. Les îles Sandwich offrent, d'ailleurs, au milieu des fatigues, un lieu de repos où l'air le plus pur apporte la santé, et où l'on trouve toutes sortes de rafraîchissemens.

J'ai déjà dit quels sont les différens articles de trafic, soit exportés d'Europe, soit importés de ce pays nouvellement ouvert au

commerce, et dont on pourroit dire qu'il semble attendre notre arrivée. Nous devons prendre également en considération, comme pouvant, quelque jour, produire de grands avantages, ces mines placées, comme on en a la certitude, entre le 40e et le 60e degrés de latitude nord. Il n'est pas douteux qu'elles ne devinssent bientôt une source précieuse de relations commerciales entre l'Amérique et la Chine. Mais pour en tirer parti, ainsi que pour jouir promptement d'autres avantages qu'on peut se promettre, il convient de former des établissemens. La côte nord-ouest d'Amérique offre un climat très-doux et un sol fertile où l'on peut cultiver toutes les espèces de grains, sans beaucoup d'efforts ni d'industrie, sur-tout dans le voisinage de Nootka et dans le pays de la nouvelle Albion.

Voilà tout ce qu'il nous est possible de dire en général du commerce de cette partie de l'Amérique qui nous est connue depuis si peu de temps. Nous allons maintenant chercher à découvrir les rapports qu'il a formés avec la Chine jusqu'à ce jour, ainsi que les motifs de l'espoir qu'on avoit conçu d'établir des relations commerciales avec le Japon:

projet qui, si l'on en tentoit l'exécution, (et je ne doute pas qu'il ne soit possible de le faire revivre) deviendroit, avec le temps, un objet de la première importance pour le commerce de notre pays. Les fourrures que divers navigateurs parvenoient à se procurer à la côte nord - ouest d'Amérique, étoient portées au marché de Canton où elles se vendoient à un prix énorme. L'avantage de fournir cette place de fourrures d'Amérique, a procuré les moyens d'ouvrir une route au commerce entre l'Angleterre et la Chine, pour les fourrures du Canada et de la baie d'Hudson, moyens qu'on n'avoit pas tentés encore. Ces fourrures se vendent aussi à un prix très-avantageux.

Le commerce entre l'Angleterre et l'empire de la Chine est de la plus grande importance. Je vais rechercher les causes qui continuent à nous rendre la balance contraire, et qui peuvent conduire à découvrir les moyens, non - seulement de diminuer l'inégalité de cette balance, mais encore de la faire pencher en notre faveur. Cette recherche ne pourra, je l'espère, qu'être bien accueillie du public, et en particulier, de l'honorable compagnie des Indes

orientales, ce corps respectable de commerçans. Il y a, je le sais, de la justice à déclarer qu'ils ont déjà fait beaucoup : mais, en même temps, je dois à la vérité d'observer qu'il reste encore beaucoup à faire. Il est, en effet, de toute nécessité, non-seulement d'augmenter le plus possible l'exportation de nos marchandises, mais encore d'ouvrir de nouvelles routes au commerce par-tout où l'occasion se présente d'exécuter un projet si utile.

En traitant ce sujet en général, je ne me pique pas cependant d'avoir une connoissance si exacte des choses que je doive m'engager à les discuter en détail. J'examinerai le commerce de la Chine sous trois rapports principaux, savoir :

1°. Le commerce par terre de la Chine avec la Russie; et l'on peut y comprendre le commerce nord-ouest par mer, les marchandises principales étant des fourrures dont l'Angleterre a sa part, au moyen de la prodigieuse quantité de celles du Canada et de la baie d'Hudson, expédiées de ce pays en Russie, et delà à Pekin, où les marchands Russes les envoient sur des voitures qui font par terre un long circuit.

2°. Les relations commerciales entre l'Angleterre et la Chine.

3°. Le commerce entre les nations étrangères avec les puissances du pays dans l'Inde et à la Chine.

Il seroit inutile que je décrivisse ici, quand même je le pourrois, la vaste étendue de l'empire de la Chine et l'état de sa prodigieuse population. Je me contenterai d'observer qu'un traité de commerce avec un tel pays, et sur-tout un tel peuple, seroit un des plus importans événemens pour l'Angleterre. Les Anglois sont certainement en possession de là plus grande partie du commerce d'importation à Canton : mais il faut dire une vérité, c'est que tout le commerce d'Europe (et le nôtre s'y trouve nécessairement compris) éprouve de jour en jour des désavantages sensibles par l'oppression sous laquelle il gémit. Je ne puis concevoir quel principe de saine politique nous porte à nous soumettre toujours à la volonté et au bon plaisir du gouvernement Chinois dans nos relations de commerce avec lui.

Ce seroit faire une grande injustice aux Chinois que de se former une opinion de leur caractère en général, d'après ceux qui

habitent les bancs de la rivière de Canton. Un port de mer qui ne procure qu'une foible communication avec des douaniers, des courtiers et toute la basse classe des marchands, ou qui n'en offre pas d'autre, ne met pas le voyageur en état de juger de la nation à laquelle il appartient. Mais si nous nous en formons une idée d'après les rapports de ceux qui ont eu occasion de visiter les parties intérieures de la Chine, nous croirons sans peine que les Chinois sont un peuple civilisé, généreux, éclairé, et qu'ils s'honorent eux-mêmes de ce caractère. On peut donc supposer que si l'Angleterre envoyoit en Chine un ambassadeur accompagné de tout l'appareil qui convient à son caractère, il y seroit reçu avec les égards et la dignité qu'exigeroit une pareille mission.

Des obstacles de tout genre nuisent à notre commerce dans cette partie de l'Orient. Il faudroit, peut-être, un talent consommé dans l'art des négociations, ainsi qu'une parfaite connoissance de l'histoire du commerce de la Chine et du caractère des peuples qui l'habitent, pour réussir à conclure un traité de commerce honorable entre les deux nations. Les Chinois connoissent bien

la puissance de l'Angleterre, et ne la voient pas sans crainte. Voici un fait incontestable. Le *Hoppo*, ou vice-roi de Canton, en 1789, dans les informations qu'il avoit coutume de transmettre à la cour de Pekin, rendit un compte inexact des vaisseaux européens qui se trouvoient dans son port. Comme le nombre en augmentoit de jour en jour, et surtout celui des vaisseaux anglois, les agens ministériels à Canton s'en alarmèrent; et si l'empereur l'eût appris, ils seroient peut-être tombés dans sa disgrace, pour avoir exposé l'État, en souffrant un pareil rassemblement de vaisseaux étrangers. Mais ils eurent bientôt levé ces scrupules patriotiques, et calmé leurs inquiétudes personnelles, en remettant au trésor royal les revenus ordinaires du commerce avec l'étranger, et en versant dans leurs propres coffres le produit considérable des droits qu'ils avoient exigés.

Il sembleroit qu'on n'a cherché dans ce port qu'à gêner et entraver le commerce d'Europe. Toute affaire de commerce est soumise à la jurisdiction d'un corps de marchands, composé d'onze personnes ou plus, qu'on appelle les *Hung*, ou les *Houang*.

Dès qu'un vaisseau arrive à Canton, un de ces marchands est chargé de présider à tous les arrangemens de commerce. On le nomme alors le marchand *de sûreté*, et toute affaire relative au vaisseau sur lequel il est placé, se traite suivant son bon plaisir. Revêtu de cette autorité extraordinaire, il peut régler le débit des marchandises dont l'inspection lui est confiée, de la manière la plus avantageuse pour lui. Si donc il lui paroît de son intérêt d'empêcher que les articles d'importation soient livrés à un prix raisonnable, il ne considère que lui-même, et nullement celui qui a fait les frais d'importation ; car le naturel qui veut acheter, et l'étranger qui a besoin de vendre, ne peuvent communiquer l'un avec l'autre. C'est cet étrange intermédiaire, ce marchand nommé d'office pour gêner la liberté du commerce, qui agit pour tous deux ; c'est lui dont la volonté, quelqu'arbitraire qu'elle puisse être, devient une loi pour eux, sans espoir de revision ni d'appel. Tant que ces hommes continueront d'exercer une pareille autorité, les articles d'importation ne pourront jamais être portés à un prix bien avanta-

geux, ni ceux d'exportation réduits par la concurrence à une règle égale.

Les marchands *Houang* sont, à leur tour, imposés à de fortes taxes par les Mandarins de la première classe, et par ceux d'une classe inférieure ou officiers de la douane. Mais ils savent fort bien s'en rembourser en levant des contributions sur le commerce d'Europe.

Toutes les marchandises qui entrent à Canton paient d'abord un droit exorbitant. Si le propriétaire use de la faculté qu'il a de se plaindre aux marchands *Houang*, il ne lui est pas permis pour cela de rembarquer un seul article : une fois débarquées à Canton, les marchandises ne peuvent en être emportées que par quelque trafiquant du pays qui les auroit achetées. Rien de mieux imaginé pour tuer le commerce qu'une règle aussi tyrannique.

Les droits, dans ce port, ont eu, pendant long-temps, une augmentation progressive ; ils ont été portés, ces dernières années, à 50 pour 100. Le montant actuel de ces droits n'étant plus versé dans le trésor royal par les raisons que j'ai données plus

haut, les mandarins sont devenus de plus en plus avides, en proportion de ce que l'augmentation des droits produit celle de leurs revenus. Comme ils sont imposés suivant le bon plaisir du *Hoppo* ou vice-roi, celui-ci trouve le moyen d'amasser une fortune immense pendant son administration. Mais il est obligé de partager le fruit de ses rapines avec les ministres de la cour de Pekin, pour empêcher que les exactions qu'il se permet sur les Européens à Canton soient jamais découvertes.

Dès le moment de leur arrivée, tous les vaisseaux paient un droit de mesurage. Il se calcule sur le nombre de leurs tonneaux. Ce droit est considérable, et, depuis quelques années, on l'a beaucoup augmenté. Un vaisseau appartenant à la compagnie des Indes orientales, paie, je crois, de 800 à 1200 liv. sterlings. Les marchandises ne peuvent être portées à terre que par des chaloupes du pays, de manière qu'il se commet des vols continuels lorsque les cargaisons sont envoyées du vaisseau à Canton, qui est à environ quatorze milles de distance; et, ce qui paroîtra fort étrange, il n'y a ni moyens de remédier à une injustice si criante, ni châ-

timent pour ceux qui s'en rendent coupables. Le *Houang* est la seule personne auprès de laquelle un Européen ait accès. Ainsi, le marchand étranger est entiérement à la merci d'un agent intéressé à l'opprimer le plus qu'il lui est possible.

Aucun Européen ne peut entrer à Canton. Celui qui auroit la témérité de s'y introduire clandestinement, recevroit une rude bastonnade, et seroit renvoyé après. Les Chinois appellent un Européen un *Fanqui.*

Il faut observer, au reste, que cette idée, que les *Houang* sont *une sûreté* pour les deux marchands, est une erreur complète. On n'ignore pas que ces préposés au commerce ont fait quelquefois banqueroute ; et plusieurs Européens ont cruellement souffert de leurs faillites. J'ai tout lieu de croire que les sommes dues à des marchands anglois, et pour le paiement desquelles le capitaine Panton fut envoyé à Canton sur le *Race-Horse*, ne sont pas encore liquidées. Ces créances étoient le résultat de la faillite d'un des plus riches marchands *Houang ;* ce qui prouve évidemment que les membres de ce corps ne sont rien moins qu'une *sûreté*

pour

pour le commerce. La dette montoit à quelques centaines de mille livres sterlings. Une partie a été acquittée par *installations ;* le paiement a été achevé dans l'espace de dix ans, et sans intérêts. Au reste, ce sont les Européens eux-mêmes qui, dans le fait, ont payé cette somme : car, pour en être rempli, on a imposé tous les articles importés d'Europe à un droit de plus. Ce droit, on continue de le percevoir ; et comme l'Angleterre est en possession de la plus grande partie du commerce de Chine, elle est aussi grevée à proportion par ces taxes si fortes et si multipliées.

Cette ambassade n'augmenta pas beaucoup l'importance de la nation angloise dans l'opinion des Chinois. Ils ne virent pas du même œil et n'accueillirent pas avec les mêmes égards le lord Anson et le capitaine Panton. Je suis loin de vouloir insinuer que ce dernier manquât de quelqu'une des qualités nécessaires pour donner de l'importance à sa mission, ou pour en assurer le succès. Je dirai plus : il les possédoit toutes. Mais il ne fut ni soutenu comme il convenoit, ni accompagné de l'appareil de dignité qu'exigeoit son caractère, et qui étoit indispensable

pour imprimer aux Chinois un respect mêlé de crainte pour le pays qui l'avoit envoyé.

De tout cela résulte évidemment la triste preuve que le nom anglois ne jouit pas chez les Chinois de la considération qu'il mérite d'avoir dans toutes les parties du globe. Il suffit, pour en juger, de voir leur conduite à l'égard des employés de la compagnie des Indes orientales, qui se retirent toujours pendant plusieurs mois de l'année à Macao, ville des Portugais.

En 1789, un vaisseau de la compagnie arriva en Chine. Les subrecargues furent aussitôt obligés de se retirer, comme à l'ordinaire, à Canton. Pour en obtenir la permission qui n'est que de forme, ils adressèrent la requête d'usage au gouvernement chinois. Ils essuyèrent un refus positif, sous prétexte que la requête auroit dû être présentée par l'entremise des Portugais qui, eux-mêmes, refusèrent d'intervenir. Par ce moyen, le gouverneur de Macao pour les Portugais pouvoit mettre de très-fâcheuses entraves au commerce de l'Angleterre. Cette affaire désagréable fut cependant réglée à la fin, non sans beaucoup de délais, et, selon toute apparence, avec de grandes exactions.

Pendant ces jours d'oppression, les riches vaisseaux de la compagnie des Indes orientales mettoient à l'ancre, en arrivant, dans le *Bocca Tigris* ou à *Wampoa*, et ne pouvoient se procurer les rafraîchissemens ordinaires. Les sommes énormes qui ne cessent d'être payées pour l'entrée des employés de la compagnie à Canton, et pour leur sortie de cette ville d'où les Chinois les forcent de se retirer, sont, non - seulement une monstruosité en fait de commerce, mais encore l'effet d'une complaisance vraiment déshonorante de la part de l'Angleterre.

Les Portugais se permettent aussi, dans cet établissement éloigné, de prendre avec les sujets de l'Angleterre un ton de supériorité, et de tenir à leur égard une conduite dont il est difficile de se rendre raison, lorsqu'on compare ensemble la force, la puissance et la grandeur des deux nations respectives. Il est très-ordinaire à Macao de voir les employés de la compagnie emprisonnés et accablés d'autres mauvais traitemens sous les prétextes les plus légers, réduits enfin à des soumissions auxquelles l'esprit sordide du commerce peut seul les dé-

terminer, en même temps qu'il fait taire le ressentiment de ceux qui les emploient.

On peut conclure évidemment de tous ces faits que le commerce entre la Chine et l'Angleterre devroit être établi sur un pied respectable et d'après des règles égales. Il ne seroit pas aussi difficile qu'on l'imagine, en général, de parvenir à cet heureux résultat; si l'on employoit les moyens convenables.

Nous ne supposerons pas que le commerce de la côte nord-ouest d'Amérique à la Chine pût se soustraire, dans son enfance, à ces transactions humiliantes qui diminuent, pour des établissemens déjà anciens et bien supérieurs, les avantages du commerce avec cette partie de l'Orient, en même temps qu'elles lui impriment une sorte de flétrissure. Nous en sentons les inconvéniens; nous les avons en horreur : mais, une fois débarrassé de ces entraves, le commerce appercevroit d'immenses avantages qui justifieroient les encouragemens que la nation auroit jugé à propos de lui donner.

Il n'y avoit encore eu de communication avec la Chine entre les provinces de Russie, le Kamschatka et la Sibérie, que par terre.

Cette communication fut interrompue pendant plusieurs années, par suite de disputes qui s'étoient élevées entre la cour de Pekin et celle de Pétersbourg, disputes qui n'ont jamais été terminées. Alors on médita sérieusement les moyens d'établir des rapports immédiats entre le commerce de la côte nord-ouest d'Amérique et de ces provinces, et celui de la Chine et du Japon. Si un pareil projet eût été mis à exécution, il en seroit résulté les conséquences les plus avantageuses pour l'Angleterre. Car, au lieu d'être envoyés à travers l'empire de Russie, par la voie de Pétersbourg, et delà en Sibérie et à Kiascha, les objets sortis de nos manufactures auroient été importés immédiatement par mer, et les fourrures de ces pays reçues en échange. Ces fourrures se seroient vendues à Canton avec celles de la côte nord - ouest d'Amérique; et les revenus, produits naturels du commerce, eussent été versés ici sans regret dans le trésor d'Angleterre : ce qui auroit eu pour effet de diminuer l'exportation de l'argent en lingot de ce royaume.

L'Angleterre auroit vu augmenter par ce trafic ses exportations de draps, de grosses

laines, de cotons, de toiles, de clincailleries, de l'étain et du cuivre qu'elle produit, et des divers articles dont ces métaux prennent la forme dans nos manufactures. Elle auroit reçu en échange, ainsi que je l'ai fait remarquer ci-dessus, des fourrures les plus précieuses de toutes les espèces d'animaux dont abonde cette partie du monde. Il auroit fallu, pour fournir les provinces de Russie de nos marchandises exportées, que la quantité en eût été considérable; et en les fournissant ainsi, on seroit bientôt parvenu à faire disparoître de la place ces laines de France et toute cette ferraille dont elle est remplie aujourd'hui. Car on ne peut douter que les habitans ne préférassent aux draps légers et à la mauvaise clincaillerie de France, les articles solides et durables qui se fabriquent dans nos manufactures.

Plus on examine cette partie du commerce du Nord, plus l'attention se fixe naturellement sur la nécessité de pénétrer dans les provinces septentrionales de la Chine, ainsi qu'au Japon, pour étendre cette chaîne de relations commerciales. L'exécution d'un pareil projet ne tarderoit pas à ouvrir un débouché considérable pour

les manufactures angloises, sur-tout pour l'étain et le cuivre, mais plus encore pour ce dernier métal. Comme l'exportation en est de la plus grande importance pour l'Angleterre, ce sujet nous semble exiger une discussion particulière à laquelle nous nous livrerons dans la suite de ces observations.

L'exclusion actuelle des nations européennes de tous les ports de la Chine, excepté de Canton, est un désavantage sensible pour l'Angleterre. D'un autre côté, par les règles arbitraires auxquelles le gouvernement chinois assujettit le commerce d'Europe, nous sommes forcés de livrer aux acheteurs, au prix qu'ils fixent eux-mêmes, nos marchandises exportées, indépendamment des droits considérables auxquels elles sont d'ailleurs imposées. Le même principe de tyrannie et de déloyauté a pour effet d'augmenter le prix de tous les articles que nous recevons en retour : c'est encore à lui que nous devons le mauvais thé que l'on importe en Angleterre.

Il seroit également inutile et déplacé d'observer jusqu'à quel point a prévalu, chez toutes les classes du peuple anglois, l'usage de cette plante de l'Orient. Il a cessé, de-

puis long-temps, d'être un luxe parmi les grands, et est devenu, en quelque sorte, pour le pauvre même, une des nécessités de la vie (1). Quoique produite à l'extrêmité du globe, cette plante est tellement naturalisée chez nous qu'elle est devenue un objet de consommation générale, et une source de revenus pour le trésor public (2).

---

(1) On peut en dire autant de l'usage du *café* en France. Cette denrée y est considérée comme objet de première nécessité. Le goût en est presqu'universel. La classe la plus pauvre du peuple est celle à qui la privation en seroit le plus sensible. Cela est naturel. Elle trouve dans le café dont les immenses provisions rendent le prix beaucoup moins cher, une nourriture agréable qui la dédommage un peu des mauvais alimens qu'elle est, trop souvent, forcée de prendre. Il n'est point de mon ressort d'examiner ce que l'usage du café peut avoir de funeste pour la santé. Cette question en sera toujours une, et en attendant qu'elle soit décidée, on continuera d'en prendre. Le goût et l'habitude, j'ajouterai encore, le besoin, sont plus puissans que les raisonnemens des médecins et des naturalistes. Les marchandes de Paris s'en moquent; elles ont raison. Celle qui, depuis trente ans, *prend son café tous les matins* sur son comptoir, ne peut guère être effrayée des menaces de la médecine.

Note du Traducteur.

(2) Cette plante à laquelle plusieurs de ceux qui ont

Si donc, il est de l'intérêt national de se procurer les thés, et les divers articles sortis des manufactures de la Chine des meilleures qualités, et à un prix beaucoup plus avantageux; le gouvernement anglois devroit également aviser aux moyens d'obtenir que les ports septentrionaux de ce pays nous fussent ouverts. Il devroit sur-tout s'occuper d'affranchir notre commerce de l'avilissante oppression sous laquelle il gémit dans le seul port de Chine où nos vaisseaux aient la permission d'entrer. Pour y parvenir, (et je ne doute pas un instant de la possibilité) je me

---

écrit sur la médecine attribuent des propriétés pernicieuses, est regardée, au contraire, en Chine, comme remplie d'une vertu salutaire. Son usage, dans le pays où elle croît, est de tous les jours et de tous les lieux; et le moindre doute sur le pouvoir bienfaisant de cette plante y seroit traité d'extravagance complète ou de grossière ignorance. Ecoutez un Chinois : il vous dira que le thé resserre les nerfs, leur donne du ton, fortifie l'estomac, et ranime la foiblesse. Il faut observer, au reste, que le thé noir est généralement en usage parmi les Chinois; et qu'ils réservent, en grande partie, je dirai presque tout-à-fait, le thé verd et le thé en fleurs pour le commerce avec l'étranger.

Note de l'Auteur.

permettrai de demander, s'il ne seroit pas à propos d'envoyer directement une ambassade à Pekin, accompagnée de l'appareil de grandeur et de dignité avec lequel il convient que le représentant d'un monarque anglois porte ses lettres de créance à la cour brillante d'un grand potentat de l'Orient.

L'entrée de ces ports, une fois ouverte à nos vaisseaux, augmenteroit et multiplieroit les moyens de communication entre les deux pays, et produiroit ainsi pour chacun d'eux les plus grands avantages. Sans faire l'énumération de ceux qu'en retireroit en particulier l'Angleterre, j'observerai que l'exportation seule de notre étain auroit été pour la nation une source considérable de revenus industriels, indépendamment de ceux qu'elle doit aux productions dont la nature a favorisé son territoire. Par suite de cet arrangement, le royaume de Corée, peu connu jusqu'ici, mais qui n'en est pas moins puissant et civilisé, seroit ouvert aux navigateurs anglois; et, sans parler des relations avec l'empire du Japon, il est difficile de dire combien l'Angleterre trouveroit d'avantages pour son commerce à adopter le projet dont ce mémoire a pour objet de

faire naître l'idée, et de recommander l'exécution.

C'est dans les provinces septentrionales que croissent les meilleures et les plus belles espèces de thé. Nous les aurions de ces provinces, exemptes du mêlange qu'une cupidité sordide porte les marchands *Houang*, non-seulement à permettre, mais même à encourager. Les soies crues de ces pays seroient aussi portées bientôt au prix de nos soies de la plus belle qualité.

Le royaume de Corée recevroit, et avec empressement, les mêmes ouvrages de nos manufactures que la Chine. Ajoutez (et cela est bien important) que, dans un climat si froid, les Coréens auroient nos laines directement de nous-mêmes, au lieu de ces draps légers de France qui leur arrivent de Russie par la route de Pekin, c'est-à-dire, en faisant un long circuit, ou, plus immédiatement, de Canton. Attendu le prix excessif des laines occasionné par le mode dispendieux d'importation, ces peuples ont recours à des cotons grossiers qui, après tout, ne leur suffisent pas pour les protéger contre la rigueur de leurs hivers. Ce pays produit les plus belles espèces de thé, mais

point de soies. Au reste, les Coréens les reçoivent de la Chine, où ils les renvoient après en avoir fabriqué de très-beaux et de très-riches ouvrages de soie et de damas. C'est aussi dans ce pays qu'on voit le *chariot à voiles*, cette machine curieuse qui est fort utile sur les terres basses et marécageuses par où l'on se rend à la mer de Corée.

On peut considérer l'empire du Japon comme une source d'avantages commerciaux tout-à-fait distincts de ceux qu'offre la Chine. Mais ce n'en est pas moins un vaste champ ouvert aux spéculations hardies. Il offre des ressources semblables, et laisse entrevoir la possibilité d'un débit avantageux pour les marchandises angloises. La communication qu'un des vaisseaux pris par les Espagnols à l'*entrée de Nootka* eut avec ce pays, prouve évidemment que les habitans verroient avec satisfaction s'établir entr'eux et nous des relations de trafic. On avoit conçu le projet d'y envoyer cette année (1790) un vaisseau de Canton, si le commerce nord-ouest n'eût pas été interrompu, et même détruit, au moins pour un temps, par les vaisseaux de sa majesté ca-

tholique. Je tiens d'une autorité digne de foi que les fourrures s'y vendent à un prix considérable : ajoutez que le pays, le climat, les habitans, tout nous garantit presque la certitude que de pareilles relations de commerce finiroient par rapporter des sommes immenses à l'Angleterre.

Il se fait de la Chine en ce pays quelques exportations de drap large, de soies, cotons, sucres, clincailleries, fourrures, et d'étain en lingots qu'on y estime presqu'à l'égal de l'argent. Les habitans s'en servent, non-seulement pour leurs ustensiles de cuisine, mais encore pour la fabrication de ces vases et de ces ornemens qu'ils emploient dans leurs cérémonies religieuses. Ils donnent en retour aux Chinois de l'or, du thé de la plus belle qualité, et du cuivre pur. Après tout, le commerce entre les deux pays n'est pas d'une grande importance.

On sait que la seule nation européenne qui ait des rapports de commerce avec les Japonois, est la Hollande. Quatre vaisseaux hollandois sont expédiés tous les ans de Batavia au Japon. Chacun d'eux donne cent mille dollars pour le privilège de ce trafic.

Qu'on juge par une somme aussi considérable qu'ils sont obligés de payer préalablement, des immenses produits qu'ils en retirent. Les Hollandois sentent trop les avantages de ce monopole pour ne pas en dérober, le plus possible, la connoissance à l'Europe, ou ne pas déguiser de toutes manières la vérité en faisant des rapports infidèles. Mais quelque peu instruits que nous soyons de la nature particulière des marchandises qu'ils importent ou qu'ils exportent, de la manière dont ils font leur commerce, nous savons cependant quelque chose de certain: c'est qu'il est très-lucratif pour eux, et que, par conséquent, il le seroit autant pour nous. Je ne crains même pas de dire qu'il pourroit l'être davantage. Ajoutez l'avantage d'une navigation très-sûre, pour aller au Japon comme pour en revenir, quand on l'entreprend en certains temps qui lui sont plus favorables.

Les Chinois font aussi le trafic au sud entre les îles Philippines et le Japon. Ils importent des îles Philippines des soies crues, de l'or, du cuivre, et du fer. Ils transportent au Japon des épices, du poivre, de l'ar-

gent et du sucre. Ils recueillent d'immenses profits de ce commerce, d'ailleurs très-préjudiciable aux Espagnols.

Si l'on parvenoit à former un établissement anglois sur l'une des plus méridionales des îles de Corée, on faciliteroit beaucoup les relations entre l'Angleterre et ces parties du globe. L'accomplissement de ce projet ne seroit pas assez difficile pour présenter de grands dangers, ou pour exiger des efforts plus qu'ordinaires. J'ai tout lieu de croire, par ce qu'on m'en a dit, que les naturels sont un peuple doux, humain, civilisé, et qu'ils s'empresseroient d'accueillir favorablement le voyageur anglois. Je n'ai besoin, pour prouver la possibilité de fonder une telle colonie, que de citer l'établissement formé par les Russes sur la plus septentrionale de ces îles.

Outre l'exportation générale de nos marchandises angloises, avantage auquel nous sommes si continuellement obligés de recourir, nous verrions le commerce des fourrures acquérir, par l'ouverture de ces canaux de communication, une nouvelle consistance. Nous nous trouverions aussi à portée d'anéantir, en grande partie, les profits

que cette branche de commerce rapporte à la Russie. Les Russes ont sur la rivière de Cook, en bas de la côte d'Amérique du côté du midi, et sur cette chaîne d'îles appellées les îles Fox, des établissemens dont l'unique objet est de recueillir des fourrures. L'impératrice Catherine encourage les navigateurs par tous les moyens possibles ; elle assure protection aux marchands qui font habituellement le commerce entre la Chine et ses domaines par la voie de Kiascha, comme l'établit M. Coxe avec autant d'exactitude que de sagacité dans ses Découvertes Russes. Tout cela annonce clairement l'opinion qu'on s'est formée de ce commerce à la cour de Pétersbourg. Une branche de ce trafic, savoir, la vente en Chine des fourrures du Canada et de la baie d'Hudson, s'étend déjà directement jusqu'à cet Empire. Nous espérons qu'elles n'y arriveront plus désormais par l'intermédiaire des marchands russes.

On peut assurer, sans crainte d'être démenti, que l'importation des fourrures de la côte nord-ouest d'Amérique à Canton a procuré cet avantage. Il ne pourra certainement

qu'augmenter

qu'augmenter si cette importation est continuée. La réputation des peaux de loutres de mer conduisoit à Canton un corps considérable de marchands de Pekin et de la partie septentrionale de la Chine. C'étoit la première fois qu'ils se rendoient dans ce port, éloigné de près de cent milles des lieux de leur résidence. Malgré sa longueur, le voyage répondit d'une manière satisfaisante à leur attente. Ils purent s'y procurer les mêmes espèces de fourrures qu'ils avoient coutume d'acheter à Kiascha, à bien meilleur marché que dans cette dernière place. Ils arrivèrent à Canton, chargés de thé, de soies et d'ivoire, et remportèrent, en retour, des draps larges et des fourrures. Le drap importé par la compagnie des Indes orientales excita leur admiration particulière ; ils lui donnèrent la préférence, et ne balancèrent pas à convenir de sa supériorité sur les laines de toute espèce qu'ils avoient reçues jusqu'alors par la voie de Kiascha.

Les fourrures sont l'habillement favori des peuples qui habitent les provinces septentrionales de la Chine. Ils s'empressent d'acheter celles de l'espèce la plus rare et

du prix le plus coûteux. Un seul habillement de ces précieuses fourrures est souvent payé de cinq cents à mille dollars, et quelquefois davantage.

L'épaisseur du poil et la longueur de la fourrure fait de la peau de loutre de mer un habillement très-commode pour les habitans des provinces septentrionales. Ils préfèrent, en général, celles du Canada et de la baie d'Hudson : mais ceux qui ont le moyen d'avoir un collet de peau de loutre de mer à leur justaucorps, négligent rarement d'en faire l'acquisition, fût-ce au prix le plus fou : car ils le paient quelquefois six dollars. On a avancé une opinion qui paroissoit assez plausible, savoir que la place de commerce de la Chine pourroit, à la fin, se trouver garnie d'une trop grande quantité de fourrures du Canada et de la baie d'Hudson, ainsi que de la côte nord-ouest d'Amérique. En considérant la prodigieuse population de la Chine, et en supposant le commerce des fourrures soumis à de justes règles, on verra clairement, et sans qu'il soit nécessaire de réfléchir beaucoup, tout ce que cette opinion a d'inexact. La nôtre

est bien différente : nous croyons fermement que les peaux de loutres de mer, importées en Chine, depuis qu'on a commencé de trafiquer à la côte nord-ouest d'Amérique, n'ont pas suffi pour répondre aux demandes de la seule province de Canton. La rigueur du froid y fait souvent sentir aux Chinois le besoin d'être habillés de fourrures, eux, sur-tout, qui mettent une attention minutieuse à consulter, à tout moment, pour se vêtir, la température de l'air, quelle qu'elle puisse être. Il leur arrive souvent, dans un même jour, d'augmenter ou de diminuer le nombre ou la chaleur de leurs habits, suivant que les variations de l'athmosphère exigent que le corps soit plus ou moins couvert.

Je viens de publier tout ce que l'expérience et mes recherches m'ont appris du commerce de la côte nord-ouest d'Amérique et des parties septentrionales de la Chine, ainsi que des relations commerciales que la Russie entretient avec ces pays. Je vais entrer maintenant dans quelques détails particuliers sur le commerce de Canton avec l'étranger, et sur celui de l'Angleterre.

La liste suivante est celle des vaisseaux des différentes nations qui se trouvoient, en 1789, dans la rivière de Canton. Elle donnera une juste idée de la supériorité actuelle du commerce d'Angleterre sur celui de toutes les autres nations de l'Europe (1).

---

(1) J'ai cru devoir épargner au lecteur cette énumération fastueuse qui n'a pour objet que de faire éclater la puissance maritime de l'Angleterre aux dépens des autres nations. Une liste de vaisseaux et de noms d'officiers n'offre rien de curieux ni d'instructif. Ce qu'il peut être utile de connoître, c'est le nombre de voiles que chaque puissance avoit, en 1789, dans un port de la Chine. C'est aussi à quoi je réduirai la longue nomenclature que le capitaine Meares nous a donnée. On comptoit 20 vaisseaux appartenans à la compagnie des Indes orientales angloises, à *Wampoa* : il y avoit 40 vaisseaux anglois commerçans à la Chine en 1789, savoir : de *Bombay* à la Chine, et de la Chine à *Bombay*, 24 vaisseaux : de *Bombay* à *Surate*, 3 vaisseaux : du *Bengale* et de la *côte Malay* au *Bengale*, 3 vaisseaux : du *Bengale* et de la *côte Malay* à *Bombay*, 1 vaisseau : de *Bombay* à *Madras*, et de *Madras* à *Bombay*, 1 vaisseau : de *Bombay* au *Bengale*, et du *Bengale* à *Bombay*, 1 vaisseau : de *Madras* à *Bombay*, 1 vaisseau : de *Bombay* au *Bengale*, 1 vaisseau : du *Bengale* à *Batavia*, et de *Batavia* au *Bengale*, 1

De grands avantages résulteront nécessairement pour nous de l'accroissement de nos rapports avec la Chine. C'est une de ces vérités si évidentes, qu'elles n'ont pas besoin d'être prouvées. Il n'est pas moins facile de reconnoître combien ils tendent à augmenter cette pépinière d'hommes qui font la force de notre marine (1). Il est prouvé que les vaisseaux anglois employés à Canton, occupèrent, en 1789, près de

---

vaisseau : de *Bombay* au *Pégu* et au *Bengale*, 1 vaisseau : de *Bombay* et de *Madras* à *Bombay*, 1 vaisseau : de la *Chine* à la *côte nord-ouest d'Amérique*, 2 vaisseaux ; total, 40 vaisseaux.

Vingt-cinq vaisseaux étrangers commerçoient également à la Chine en 1789. Les *Hollandois* en avoient 5 ; la *France*, 1 ; le *Dannemarck*, 1 ; les *Américains*, 15 ; les *Portugais*, 3. Total, 25 vaisseaux.

(1) L'Angleterre a toujours affecté l'empire des mers, et méconnu les forces de ses voisins. Le temps n'est pas loin, peut-être, où cette rivale de la France cessera de l'être ; où le gouvernement britannique, si fier de sa marine et de son commerce, verra nos flottes couvrir les mers, et venger l'Europe entière de ses prétentions orgueilleuses.

Note du Traducteur.

deux mille hommes, tant officiers que matelots.

On a fait une observation sur la quantité considérable d'argent en lingot nécessairement exportée d'Angleterre, pour l'acquisition des marchandises qu'on y rapporte. On a prétendu que cette exportation est, dans le fait, pour la nation, un désavantage réel, qui ne se trouve pas du tout compensé par celle qu'on fait, en même temps, des divers objets fabriqués dans nos manufactures. Je dois l'avouer, cette fâcheuse remarque sur notre commerce avec la Chine n'est que trop fondée. On sait pourtant aussi qu'il a éprouvé un changement considérable sous le rapport même, dont quelques-uns se faisoient un argument pour l'attaquer. L'exportation dé l'argent en lingot a été pendant plusieurs années, elle est encore aujourd'hui dans un état de décroissement progressif, tandis que celle des ouvrages de nos manufactures augmente proportionnellement. Ajoutons, comme d'excellentes raisons nous autorisent à le faire, les nouveaux arrangemens qui ont lieu dans la traite des fourrures du Canada et de la

baie d'Hudson, et l'avantage d'un commerce de plus, celui des fourrures de la côte nord-ouest d'Amérique : nous serons alors fondés à espérer de la sage administration de la compagnie actuelle des Indes orientales que, bientôt, elle pourra faire pencher en notre faveur la balance du commerce entre l'Angleterre et la Chine.

Entr'autres marchandises exportées en cette partie de l'Orient, nos draps larges ont augmenté dans une proportion extraordinaire, et la compagnie y en envoie aujourd'hui pour une somme très-considérable. En 1789, elle exporta plusieurs milliers de ballots. Les marchands de fourrures qui descendent des provinces septentrionales de la Chine, emportent une quantité prodigieuse de ces draps, et le nombre des demandes augmente de jour en jour, de toutes les parties de ce vaste Empire. Les camelots, les étoffes de laine (1), les *longues au-*

(1) *Shalloons*. Par ce mot les Anglois entendent une espèce d'étoffe de laine. J'ai cru pouvoir le rendre par l'expression générale, *étoffes de laine*.

Note du Traducteur.

nes(1), etc. ainsi que les laines plus grossières, sont devenus aussi, plus que jamais, des articles nécessaires pour le commerce de Chine. On peut encore ajouter le cuivre aux divers objets dont l'exportation d'Angleterre en cette partie du globe devient, de même, chaque jour plus considérable. La compagnie le fait travailler en petites barres, ce qui lui donne une ressemblance avantageuse avec le cuivre du Japon.

Le comté de Cornouailles est le pays de l'Europe qui produit la plus belle espèce de ce précieux métal. Les Hollandois n'en ont pas importé dernièrement du Japon, à cause de l'énormité du prix. La compagnie des Indes orientales peut donc espérer de voir augmenter les produits qu'elle retire du cuivre et de l'étain, parce qu'elle se trouve en état de le vendre aux Japonois chez eux même, à bien meilleur marché.

---

(1) *Long ells.* C'est, sans doute, le nom par lequel les Anglois désignent une des espèces de laines diverses, de première qualité. Le *coarser* woollens qui suit, semble confirmer cette opinion.

Note du Traducteur.

« Mais un article du commerce avec la Chine, très-nouveau, très-recherché, et qui ajoutera considérablement chaque année aux exportations de la compagnie des Indes orientales, c'est l'étain. L'Angleterre en général, et le comté de Cornouailles en particulier, doivent beaucoup à M. George Unwin, officier de la marine royale, pour avoir découvert et fait réussir cette branche précieuse du commerce actuel avec la Chine, pendant qu'il étoit employé au service de la compagnie. On peut considérer l'étain comme une marchandise dont le commerce d'Angleterre retirera des avantages très-solides, et j'ose le croire, très-durables. Je suis redevable à M. Unwin de connoissances fort utiles à ce sujet; et quelques soient les produits de ce que j'appellerai ce *nouveau cours de trafic*, soit que la nation elle-même, soit que des individus seulement les recueillent, l'Angleterre devra toujours beaucoup de reconnoissance au zèle infatigable de ce citoyen pour les intérêts de son commerce. Ce fut dans un moment critique pour le comté de Cornouailles qu'on réussit à ouvrir, pour la vente de son étain, ce

nouveau débouché sur lequel on ne comptoit pas. Le débit avoit, en effet, diminué considérablement à cette époque. Les cantons où se trouvent les mines commençoient à éprouver la plus fâcheuse détresse. Les demandes pour les diverses places de commerce en Europe étoient devenues infiniment plus rares, tant à cause de la dernière guerre que des troubles qui s'élevoient dans cette partie du monde. En un mot, dans le court espace de neuf mois, la valeur de l'étain se trouva réduite d'un cinquième; ce qui fit une perte réelle de 40,000 liv. sterlings par an pour le comté de Cornouailles, sans parler des peines et des tourmens dont elle fut accompagnée. L'avenir n'offroit aucune consolation, aucun motif d'encouragement à ce corps respectable de citoyens qui sont, à proprement parler, la mine productive des trésors de cette riche province. Mais le commerce de la Chine a ranimé leurs espérances; et j'espère qu'il aura pour effet, non-seulement de rendre à cette partie de l'Angleterre l'importance qu'elle avoit dans l'origine, mais encore de lui donner une nouvelle force, et d'augmenter son opulence.

En publiant nos espérances à cet égard, il est bien satisfaisant de penser que nous ne nous sommes pas appuyés sur de simples conjectures, quelque probables qu'elles pussent être, mais sur des faits. Ils ne permettent pas de douter, j'ose le croire, que l'Angleterre ne voie bientôt renaître et prospérer ce commerce, l'une des plus anciennes causes de sa puissance. Durant le long espace de temps que la compagnie des Indes orientales a fait le commerce à la Chine, *la totalité de ses exportations, en y comprenant tous les articles de trafic*, n'a pas monté à plus de 100,000 livres sterlings jusqu'aux cinq dernières années. Il est reconnu, comme une chose certaine, que les exportations faites, pendant ce temps, du seul comté de Cornouailles sur ses vaisseaux, en *treize mois*, ou deux saisons, ont monté à 2000 tonneaux d'étain, valeur de 130,000 livres sterlings, sans parler de sa part du cuivre importé.

Les nouvelles reçues de Chine cette année sont aussi très-satisfaisantes, et engageront, sans doute, la compagnie des Indes à ne négliger aucun des avantages considé-

rables qu'elle peut retirer de cette branche d'exportation. La consommation annuelle de l'étain, au marché de la Chine, est aujourd'hui de trois à quatre mille tonneaux. Ce sont les Hollandois qui le fournissent, dans des bâtimens marchands de leur pays et des jonques chinoises qui viennent des îles Malay. Mais nous espérons que les propriétaires des mines d'étain s'uniront, pour ainsi dire, par une alliance commerciale avec la compagnie des Indes orientales; qu'alors, ils prendront, de concert avec elle, des mesures propres à s'assurer, avec le temps, (et l'époque n'est peut-être pas éloignée) la vente exclusive en Chine de ce précieux métal, que leur pays a regardé si long-temps comme la principale source de sa prospérité.

Les usages auxquels les Chinois emploient l'étain, varient à l'infini. Il est, sur-tout, devenu indispensable dans leurs cérémonies religieuses, ce qui ne peut manquer d'en occasionner une immense consommation. Le marchand qui achète ce métal, le revend à des batteurs d'or. Ceux-ci le manufacturent en feuilles, et le livrent aux prêtres.

Après la cérémonie de la consécration, les prêtres le collent en morceaux sur des espèces de cartons, à-peu-près de la forme d'une carte à jouer, qu'ils déposent dans des boutiques pour y être vendus par toutes les parties de l'Empire. Au lever du soleil, à certaines heures du jour, et à la nuit fermée, on voit les Chinois faire ce qu'ils appellent *chin, chin*, c'est-à-dire, rendre hommage à leurs dieux ou *Josses*, en brûlant ces cartons, et en se prosternant vers l'Orient. Ils en brûlent une quantité plus ou moins considérable, suivant que leur dévotion est plus ou moins fervente. Cet article seul doit donc occasionner une grande consommation d'étain.

On prétend que la rivière de Canton est habitée, si je puis m'exprimer ainsi, par soixante à soixante et dix mille hommes qui vivent sur l'eau, et qui sont tous très-exacts à faire, chaque jour, la dépense de ces cartons pour leur offrande. La population de la Chine ne nous est point connue: mais si l'on en juge sur le calcul récemment publié, et que nous croyons très-exact, le nombre des habitans est si considérable

qu'on ne peut douter que tout l'étain dont le comté de Cornouailles peut faire l'exportation, ne fût bientôt vendu, si nous parvenions à nous rendre maîtres absolus du prix des marchandises à la Chine.

Les Chinois possèdent aussi l'art d'extraire l'argent de ce métal. Ils l'emploient, non-seulement à la composition de leurs ustensiles de cuisine et autres du ménage, ainsi qu'à divers usages dans leurs manufactures, mais encore à la fabrication d'une grande quantité de métal blanc, appellé *Tutenage*, qu'ils exportent sur des bâtimens marchands du pays dans toutes les parties de l'Inde. On peut donc croire que la compagnie des Indes orientales encouragera vivement l'exportation de cette marchandise, et qu'ainsi, en favorisant une consommation si importante pour le comté de Cornouailles, et en augmentant les revenus de son propre commerce, elle ajoutera encore à l'opulence et à la prospérité nationale.

Ce n'est pas, au reste, en Chine seulement que l'étain seroit d'un débit avantageux pour nous, si le commerce en étoit sagement dirigé. Le Bengale sera en état

l'en prendre, par la suite, une quantité
rès - considérable ,à un prix satisfaisant.
Cette place en demande aujourd'hui une
ortion égale au quart du revenu annuel du
omté de Cornouailles, et qui ne tardera
as à être répandue dans les parties inté-
ieures de l'Inde. Si le commerce avec la
Porte nous étoit ouvert, il en résulteroit in-
aillliblement une consommation nouvelle et
lus grande encore de ce métal. L'étain par-
ient, même du Bengale et de Bombay, jus-
ues dans les parties occidentales de la
Perse, et la communication que nous avons
vec ce pays par la voie de Surate, pourroit
n rendre l'exportation beaucoup plus con-
idérable. Dans ces trois dernières années,
n a vu l'étain de Cornouailles qui avoit été
ransporté d'Angleterre en Turquie, vendu
un encan des caravanes publiques comme
ne marchandise d'un excellent débit, mal-
gré les droits énormes qu'il avoit payés en
assant par les Etats du Grand-Seigneur.
On sait, en outre, que la plus grande par-
ie des nations de l'Asie connoissent aussi
ien que les Chinois la valeur de cette pré-
cieuse production de notre pays.

Les Chinois ont habituellement reçu leur étain par les vaisseaux anglois et hollandois. Il leur en est aussi parvenu de petites provisions par leurs jonques (1). Quoique l'opium du Bengale diminuât la quantité d'argent en lingot qu'il eût fallu, sans une pareille ressource, exporter au pays Malay pour l'achat de cette importante marchandise, la balance n'en est pas moins restée très-contraire aux établissemens européens dans cette branche de leur commerce. Il faut aussi observer que les Malais ne travaillent pas eux-mêmes à leurs mines, et qu'ils laissent ce soin important, ainsi que celui de rafiner le minéral, à des Chinois établis parmi eux.

La compagnie des Indes orientales Hollandoise, douée de cette heureuse intelligence qui distingue les marchands de sa nation, trouve le moyen de tirer de cet article un revenu considérable. Le sultan de *Banee* qui réside à *Balam-bangan*, sur l'île

---

(1) Sorte de bâtimens chinois.

Note du Traducteur.

de

de *Sumatra*, à la vue de la première de ces places, est obligé de fournir à la compagnie hollandoise, et à très-bas prix, quelques centaines de tonnes d'étain dont le nombre est déterminé. On le charge pour Batavia dans de petits bâtimens. De Batavia, les vaisseaux de la compagnie le transportent en Chine, où il se vend à un prix assez avantageux pour compenser la perte qui seroit résultée de l'exportation de l'argent en lingot.

Il s'est élevé plusieurs objections contre l'exportation de l'étain à la Chine. Elles sont fondées sur la prévention qu'on suppose aux Chinois contre l'étain de Cornouailles, qu'ils ne trouvent pas, dit-on, aussi malléable que celui qu'ils tirent des Malais. Animé du zèle le plus louable pour les intérêts particuliers du comté de Cornouailles, autant que pour les progrès du commerce de l'Angleterre en général, M. Unwin entreprit d'approfondir ces objections. Il fit, en conséquence, plusieurs expériences successives pour comparer la bonté de l'étain d'Angleterre avec celle de l'étain des Malais. L'attestation des ouvriers que ce citoyen employa, et une feuille qu'il a conservée de chaque espèce,

ne pèrmettent pas de douter que notre étain ne soit égal, sous tous les rapports, à celui des Malais, si même il n'est pas d'une qualité supérieure. Il en donna une preuve bien convaincante. Il fit battre une livre d'étain de Cornouailles jusqu'à concurrence de la quantité de feuilles suffisante pour couvrir trente-cinq vergues quarrées. D'après ses expériences, la compagnie des Indes orientales envoya, la saison dernière, en Chine et à ses établissemens dans l'Inde, non-seulement plusieurs cahiers de feuilles d'étain anglois, comme échantillons, mais encore une quantité suffisante du métal même, pour en encourager l'exportation, autant qu'il étoit en son pouvoir.

L'exportation d'argent en lingot a été on ne sauroit plus désastreuse pour notre commerce d'Orient. Le premier devoir de ceux qui ont entrepris de le diriger, est de diminuer, et même, s'il est possible, d'anéantir un mal si funeste au commerce. On obtiendroit, peut-être, le premier de ces avantages en resserrant l'étendue actuelle du commerce de Chine. Mais, alors, le remède seroit pire que le mal : car, en dimi-

nuant l'importation du thé qui est presque devenu une des nécessités de la vie pour toutes les classes du peuple anglois, on rouvriroit la porte, si prudemment fermée jusqu'alors, à la contrebande de cette marchandise; et, ce qu'il y auroit de plus fâcheux, au lieu d'une production salutaire et bienfaisante de la Chine, nous n'aurions plus que ces thés falsifiés dont l'introduction en Angleterre est également destructive du revenu national et de la santé des habitans. Quant à l'anéantissement total de ce mal, on ne peut y parvenir que par des mesures qui forceroient la Chine et d'autres parties de l'Orient, de recourir à nos manufactures et aux productions de notre territoire. Si nous réussissions dans une aussi utile entreprise, je ne doute pas que l'exportation qui se fait en ces pays de notre argent en lingot, et qui ruine notre commerce d'Orient, ne fût bientôt diminuée, et peut-être, tout-à-fait anéantie.

On ne regardera sûrement pas comme un acte de présomption et de légéreté de notre part d'appeller sur ces objets, la sérieuse attention de la législature. Notre es-

poir est que l'esprit qui anime les commerçans de notre nation les portera à diriger tous leurs soins et toute l'activité de leurs efforts vers un but si important. L'état de nos manufactures en deviendroit plus florissant, et notre puissance maritime acquerroit un nouveau degré de splendeur. Il en résulteroit un autre avantage qui, sans être d'une importance générale, n'est pourtant pas à mépriser. Le comté de Cornouailles verroit renaître son ancienne prospérité, à laquelle il est, je ne dirai pas seulement de l'intérêt, mais encore de l'honneur de l'Angleterre de veiller avec soin. Cette partie de son territoire a été, pour ainsi dire, le berceau de son commerce ; et c'est à elle qu'elle doit, depuis plusieurs siècles, ce génie commercial qui la caractérise entre toutes les nations du monde (1).

---

(1) Je ne m'étendrai pas davantage sur cet article. Bientôt, je l'espère, aidé des lumières de M. Donnithorne, agent public du comté de Cornouailles, qui s'acquitte de ses fonctions avec un zèle et des talens qui lui ont si justement acquis l'estime générale, et de

Je n'ajoute plus qu'une réflexion : elle semble être, en quelque sorte, un anneau de cette chaîne d'idées sur le commerce dont j'ai eu ici pour objet de démontrer l'utilité, quelqu'imparfaitement que je m'en sois, d'ailleurs, acquitté. En permettant la découverte des îles Sandwich par l'Angleterre, la Providence paroît avoir voulu qu'elles devinssent une partie de ce royaume. La situation, le climat, les productions de ces îles appellent l'attention du commerce, et peuvent justifier les entreprises les plus importantes. Les habitans sont un peuple brave et généreux, dont l'esprit est très-susceptible de culture, et qui méritent de partager, comme ils en ont déjà formé le vœu, l'heureuse condition des sujets de

---

son ami M. Unwin, dont les connoissances en matière de commerce et les soins infatigables ont été d'une utilité particulière à ce même comté, je serai en état d'adresser aux citoyens de Cornouailles, au sujet de cette précieuse branche de commerce, quelques propositions qui ne leur paroîtront, peut-être, pas indignes de leur attention.

Note de l'Auteur.

l'Angleterre. Cinq cent mille hommes d'une fidélité éprouvée, et dont on dirigeroit sagement l'industrie, ne pourroient, certes, qu'ajouter à la grandeur et à la prospérité de l'Empire Britannique.

VOYAGES

A LA COTE NORD-OUEST D'AMÉRIQUE, EN 1788 ET 1789, etc.

CHAPITRE PREMIER.

Préparatifs du voyage. — Tianna, *prince de l'île* Atooi, *et d'autres naturels des îles* Sandwich, *sont reçus à bord.*—*Caractère de* Tianna. — *Composition de l'équipage de chacun des deux vaisseaux.* — *Quantité de bétail embarquée pour les îles* Sandwich. — *La* Felice *et l'*Iphigénie *partent de la Chine.*

M'ÉTANT associé, au mois de janvier 1788, avec plusieurs marchands anglois établis dans l'Inde, je fis l'acquisition de deux vaisseaux, et je les équipai. Ils furent nommés la *Felice* et l'*Iphigénie*, le premier, du port 1788. Janvier.

1788. Janvier. de 230 tonneaux, le second, de 200 tonneaux seulement. On eut soin de pourvoir à tout ce qui pouvoit les mettre en état de soutenir le voyage auquel on les destinoit. Ils étoient bons voiliers ; on les avoit doublés de cuivre ; en un mot, leur construction étoit assez solide pour résister à ces violentes tempêtes, si fort à redouter en hiver dans la mer Pacifique du Nord.

Nous avions projetté d'abord de quitter la Chine au commencement de la saison. Mais la difficulté que nous éprouvâmes à nous procurer la quantité de provisions nécessaire pour le voyage, arrêta les vaisseaux jusqu'au 20 de ce mois, époque à laquelle ils furent complétement équipés, et prêts à partir.

L'un d'eux devoit rester plus long-temps en mer que l'autre. On avoit réglé qu'il quitteroit la côte d'Amérique cette année à la fin de l'automne, et gagneroit les îles Sandwich pour y passer l'hiver. Il devoit ensuite retourner en Amérique, et y rejoindre l'autre vaisseau parti de Chine en même temps que lui, avec une provision suffisante de munitions et de rafraîchissemens pour établir des comptoirs, et donner plus d'é-

tendue au commerce que nous avions entrepris. 1788. Janvier.

L'équipage de chacun de ces deux vaisseaux étoit composé d'Européens et de Chinois. Les premiers formoient le plus grand nombre. On n'avoit embarqué les Chinois, en cette circonstance, que pour faire un essai. Ils ont toujours été regardés comme un peuple brave, spirituel et industrieux. Ils vivent de poisson et de riz ; et comme le salaire qu'ils exigent n'est pas bien considérable, il y a aussi une raison d'économie à les employer. Nous eûmes lieu d'être satisfaits des services de ceux que nous avions avec nous, pendant toute la durée du voyage. Si, par la suite, on croyoit devoir établir des postes pour le trafic sur la côte d'Amérique, une colonie d'hommes de cette nation seroit une acquisition très-importante.

Le commandement de l'*Iphigénie* fut donné à M. Douglas, officier d'un rare mérite, qui connoissoit parfaitement la côte d'Amérique, et qui, par cette raison, étoit l'homme sur lequel on dût se reposer, avec le plus de confiance, du soin de conduire cette expédition commerciale. L'équipage contenoit différentes espèces d'ouvriers. Il

1788. Janvier. y avoit parmi eux des forgerons et des charpentiers chinois, ainsi que des artisans européens. La totalité montoit à quarante hommes.

La même classe d'hommes, si utile et si nécessaire, composoit l'équipage de la *Felice*. Ils étoient cinquante. Je commandois le vaisseau.

Il y eut un bien plus grand nombre de Chinois qui desirèrent être employés à ce service. Mais nous ne pouvions pas les recevoir tous. L'esprit d'entreprise les avoit tellement électrisés, que ceux d'entr'eux que nous fûmes obligés de refuser, en témoignèrent leur mécontentement et leur chagrin en termes non équivoques. Parmi ceux qui s'offrirent eux-mêmes, nous en choisîmes cinquante qui nous parurent devoir suffire pour les besoins du voyage. Ils étoient, la plupart, ainsi que je l'ai déjà observé, des ouvriers de diverses espèces. Le reste étoit un petit nombre de matelots accoutumés à faire le service des jonques qu'on emploie pour la navigation par toutes les mers de Chine.

Dans un voyage de si long cours, en des climats si différens, nous avions naturelle-

ment à redouter beaucoup de maux et de dangers du scorbut, ce fléau cruel pour les marins. Nous prîmes donc toutes les précautions que l'expérience et l'humanité pouvoient suggérer pour nous garantir de ses atteintes, pour en diminuer la malignité, enfin, pour parvenir à une parfaite guérison. Nous eûmes soin de faire d'abondantes provisions de mélasse, de thé, de sucre, et de tous les articles qui pouvoient contribuer à opérer ces effets salutaires. Chaque vaisseau avoit de l'eau pour près de cinq mois. On en donnoit un gallon par jour à chaque personne. La grande quantité d'eau est un des préservatifs les plus efficaces contre cette maladie. On emporta aussi beaucoup d'habillemens très-chauds de toute espèce pour les personnes de chaque équipage, tant Chinois qu'Européens. En un mot, on se procura tout ce que produit la Chine pour que les deux vaisseaux fussent approvisionnés le mieux possible, et pour assurer, en même temps, le succès du voyage et toute espèce de secours à ceux qui se préparoient à en partager les dangers.

1788. Janvier.

Ce voyage avoit plusieurs objets. Nous nous en étions proposé un, entr'autres, où

1788. Janvier. nous n'avions réellement d'autre intérêt que celui de nous procurer une bien douce satisfaction. C'étoit de reconduire dans leur patrie ces bonnes gens qu'on avoit amenés d'Amérique et des îles Sandwich. On acheta une certaine quantité de bétail et d'animaux utiles qu'on embarqua. On se proposoit de les mettre à terre dans des lieux où ils pourroient être une ressource de plus pour les habitans, ou offrir les secours et les rafraîchissemens nécessaires aux navigateurs, soit anglois, soit de toute autre nation, qui, par la suite, visiteroient ces parages.

Parmi ces enfans de la nature, conduits par la curiosité autant que par leur caractère confiant à une si grande distance du pays qui les avoit vus naître, il y en eut un que nous traitâmes avec des égards particuliers. C'étoit *Tianna*, prince de l'île d'*Atooi*, chef d'une naissance illustre, et d'un rang très-distingué (1). Je l'avois amené en Chine,

(1) Le lecteur se rappellera que notre voyageur a déjà parlé de ce chef vers la fin du voyage qui sert d'introduction à celui-ci, et qu'il a promis des détails plus étendus sur son compte.

Note du Traducteur.

en 1787 ; et il nous procuroit aujourd'hui le plaisir de le rendre à son pays et à sa famille. Il y reportoit un esprit agrandi, en quelque sorte, par les scènes nouvelles, par les tableaux divers qui s'étoient offerts à ses regards, et une parfaite connoissance de tous les objets d'utilité, de tous les articles de luxe qui devoient le rendre le plus riche de tous les habitans des îles où il avoit pris naissance. 1788. Janvier.

M. Cox, commerçant établi en Chine, étoit un des hommes pour qui Tianna ressentoit cette vive estime que des marques de bienveillance multipliées ne manquent jamais de faire naître dans un cœur reconnoissant. Au reste, je manquerois de justice envers cet aimable Indien, si je ne le représentois pas ici comme ayant tous les sentimens qui honorent l'esprit le plus cultivé. M. Cox ne borna pas ses soins à le traiter avec distinction, et à lui préparer une vie agréable et heureuse en laissant généreusement une grande quantité de bétail et d'animaux vivans dans l'île d'Atooi : il voulut encore, par un mouvement de la plus tendre amitié, qu'il pût se livrer à tous ses goûts, et satisfaire toutes ses fantaisies. Il

1788. Janvier. mit à la disposition de cet Indien une somme d'argent pour être employée par lui selon son idée, et suivant ses desirs. Mais son intention, à cet égard, ne fut nécessairement pas suivie. Les Européens, amis de Tianna, suppléèrent par de sages conseils à ce qui lui manquoit de discernement, et le dirigèrent dans l'emploi de la somme qui lui avoit été donnée. Au lieu de satisfaire le caprice d'un moment pour des objets que lui-même n'auroit, peut-être, pas tardé à mépriser, ils eurent soin de lui procurer des biens durables, et qui pussent contribuer aux progrès de sa nation vers la civilisation.

Le temps qu'on pouvoit dérober à l'équipement des vaisseaux étoit, en grande partie, consacré à cet aimable Indien. On eut beaucoup de peine à lui faire comprendre qu'il alloit bientôt s'embarquer pour son pays. Tout ce que le monde nouveau dans lequel il s'étoit vu conduit, offroit de richesses et de merveilles, n'avoit pu en séparer ses affections. L'amour de la patrie, ce sentiment qui semble inné avec l'homme, dans toutes les conditions et par tous les climats, agissoit puissamment sur lui. Ces affections domestiques qui sont, en même

temps, le lien des sociétés et la source de la félicité commune, cette tendresse pour les parens qui opère avec plus ou moins de force sur tous les êtres animés, depuis les classes les plus nobles du genre humain jusqu'aux animaux de l'espèce la plus vile; tous ces sentimens, dis-je, avoient conservé leur vivacité dans le cœur de Tianna. Le souvenir de sa famille et de sa patrie venoit souvent accabler son esprit. Les tristes pensées dans lesquelles il s'abîmoit alors, l'absorboient au point que tout ce qui frappoit ses regards n'avoit rien de surprenant pour lui. On le voyoit quelquefois, dans le même moment, sourire à l'aspect des nouveautés qui l'environnoient, et verser des larmes amères au souvenir des objets chéris qu'il avoit quittés, en pensant qu'il ne les reverroit peut-être plus.

1788. Janvier.

Aussi, lorsqu'il fut certain de son prochain retour à Atooi, l'idée qu'il embrasseroit de nouveau la femme qu'il aimoit, l'enfant qu'il adoroit, jointe à celle de l'effet que produiroit son retour, d'après ce qu'il avoit acquis de connoissances, ce qu'il possédoit de richesses, ce qu'il pourroit répandre de bienfaits dans le lieu de sa naissance,

1788. Janvier. lui causa des transports de joie que concevront les cœurs sensibles, mais qu'il est impossible d'exprimer.

Si j'entrois ici dans les détails particuliers de la conduite de ce chef, et des sentimens qu'on remarqua en lui dès son arrivée à Canton, j'aurois peut-être à craindre qu'on ne les considérât comme une digression inutile, et peu digne de la curiosité que cet ouvrage a pour objet d'inspirer. Il est cependant à propos d'observer qu'on découvroit en lui un esprit capable de tout ce que l'éducation peut produire chez celui qui a reçu de la nature une intelligence supérieure. J'ajoute qu'il étoit doué de cette sensibilité qui fait une loi à tout homme éclairé de ne point avilir par le nom de *sauvage* l'individu qu'elle caractérise, quelque soit, d'ailleurs, et la couleur de sa peau, et le pays qu'il habite.

Lorsqu'il vit pour la première fois les vaisseaux à Wampoa, il éprouva une surprise qui passe toute imagination. Il les nommoit avec emphase les îles de *Britannee*. Mais quand il en eut examiné l'intérieur, qu'on lui en eut fait connoître tous les détails,

détails, il tomba bientôt dans la tristesse et l'abattement. Il penchoit la tête en gardant un profond silence, et versoit involontairement quelques larmes, comme si tout ce qu'il voyoit lui eût fait sentir davantage encore son infériorité. Mais le même esprit qui l'avoit porté à quitter son pays pour y revenir ensuite avec des connoissances propres à y répandre l'instruction, et y rapporter des arts qui pussent rendre les habitans plus policés, ne tardoit pas à être réveillé en lui par le besoin de satisfaire sa curiosité. Il fit bientôt preuve d'une intelligence peu ordinaire en marquant très-bien, quand l'occasion s'en présentoit, la différence entre les hommes des diverses nations de l'Europe, et ceux qui appartenoient à l'Angleterre. Ces derniers, il avoit coutume de les nommer les hommes de *Britannee*. Il ne voyoit les Chinois qu'avec une répugnance qui approchoit de l'extrême aversion. Leur tête chauve, leurs narines larges et ouvertes, leurs traits insignifians, tout lui avoit donné le plus souverain mépris pour eux. On peut croire que ce sentiment qui dominoit chez lui, augmentoit la dignité naturellement répandue dans toute sa personne.

1788. Janvier.

1788. Janvier. Peut-être est-ce à cela qu'il faut attribuer le respect dont les Chinois paroissoient pénétrés pour lui toutes les fois qu'il se trouvoit au milieu d'eux, et l'empressement avec lequel cette multitude timide lui ouvroit le passage dès qu'ils le voyoient arriver.

Tianna avoit à-peu-près trente-deux ans. Il étoit d'une taille d'environ six pieds cinq pouces. Ses membres robustes annonçoient une force d'Hercule. Sa démarche étoit remplie de dignité ; et, comme il avoit été, de bonne heure, accoutumé à recevoir dans son pays les hommages dus au rang élevé qu'il y occupoit, on admiroit en lui un air de distinction dont, sans doute, il n'avoit rien perdu en adoptant les manières européennes. Il n'étoit pas plus gêné dans l'habillement d'Europe que s'il eût toujours vécu dans cette partie du monde. Non-seulement il savoit très-bien le porter, et en connoissoit les diverses parties ; mais encore, il mettoit ses soins à être, dans toute sa personne, d'une propreté et d'une recherche la plus étudiée. On s'appercevoit, cependant, de temps à autre, du retour de ses habitudes naturelles. Il avoit la foiblesse de penser quelquefois à l'état dans lequel il étoit *né* ;

et ce souvenir qui occupoit son esprit, en retardoit nécessairement les progrès. On ne put réussir à lui faire connoître la valeur de notre monnoie courante ; et lorsqu'il avoit besoin d'acheter quelque chose, il offroit ingénument du fer en retour. Ce métal, le plus précieux de tous à ses yeux, lui paroissoit devoir être le moyen naturel d'échange pour toutes les autres nations. 1788. Janvier.

Le soin de reconduire Tianna dans son pays eut beaucoup de part aux arrangemens du voyage qui précéda le nôtre. Son projet, comme son inclination, étoit d'arriver jusqu'en Angleterre. Le capitaine Churchill, qui commandoit le *Walpole*, vaisseau de la compagnie des Indes orientales, lui avoit offert, avec toute la grace possible, de le prendre sous sa protection. Tianna n'auroit pu, sans doute, trouver un meilleur appui. Mais le confier aux soins d'un autre, l'envoyer dans un pays qui ne lui auroit peut-être présenté, par la suite, aucune occasion de retourner dans le sien, c'étoit un parti que ses amis ne pouvoient pas facilement concilier avec leur tendresse pour lui. Nous regardions déjà comme un acte irréfléchi la permission que nous lui avions donnée de

1788. Janvier. quitter Atooi. On décida aujourd'hui qu'il y retourneroit, sinon, beaucoup plus heureux qu'avant son départ, au moins possesseur de plus de trésors que son cœur simple n'en eût jamais pu espérer. Mais de tous les objets qui formoient sa richesse, celui qui charmoit le plus son imagination, étoit un portrait de lui-même, peint par Spoilum, célèbre artiste de Chine, et, peut-être, le seul de son genre dans toute l'étendue de ce vaste Empire. Le peintre y avoit fidèlement exprimé tous les traits de sa physionomie : mais il s'étoit surpassé lui-même dans le talent avec lequel il avoit rendu les graces répandues sur la figure de l'Indien. La surprise de Tianna, à mesure que l'ouvrage avançoit, étoit extrême, et il la manifestoit de diverses manières. Il sembloit qu'elle changeât d'expression à chaque coup de pinceau. Lorsque ce portrait lui fut présenté, il le reçut avec un air de solemnité qui frappa tous les assistans, et se livrant bientôt à une agitation dans laquelle nous ne l'avions jamais vu encore, il nous entretint de l'affreuse catastrophe qui avoit enlevé au monde le capitaine Cook. Il nous apprit, pour la première fois, qu'une guerre ter-

rible s'étoit engagée dans les îles, à l'occasion d'une peinture qu'il disoit être le portrait de ce grand homme, et qui étoit resté à un de leurs chefs les plus puissans. Il ajouta qu'on regardoit, parmi eux, cette peinture comme sacrée, leur vénération pour elle étant le seul moyen qu'ils eussent de témoigner leur douleur de la mort funeste du héros qu'elle représentoit. 1788. Janvier.

On me permettra, sans doute, ici une courte digression pour faire connoître que, pendant notre premier séjour parmi ces insulaires (1), nous eûmes mille occasions d'apprécier leurs sentimens sur le triste sort du capitaine Cook. Nous avons tout lieu de croire que ces habitans des mers les plus éloignées de nous, donnèrent aussi des larmes sincères à un événement qui jetta la douleur dans toute l'Europe. Il est impossible de se faire une idée du nombre de ceux d'entr'eux qui se pressoient autour du vaisseau pour obtenir la permission d'aller en *Britannee*, vers les amis de leur cher et

(1) Il en a été rendu compte dans le premier voyage qui sert d'introduction à celui-ci.

Note de l'Auteur.

1788. Janvier.

bien-aimé Cook. Ils pleuroient, ils nous supplioient avec des instances capables de gagner les cœurs les moins disposés, d'abord, en leur faveur. Les chefs, à l'envi, nous combloient de présens. La foule les empêchoit d'approcher du vaisseau. Pendant long-temps, on les entendit crier de toutes parts, et avec des vociférations terribles, *Britannee, Britannee*; et j'essaierois en vain de peindre le silence de leur douleur, lorsqu'on sut parmi eux que Tianna, prince d'Atooi, étoit le seul choisi pour avoir l'honneur tant desiré de partir avec nous.

Avant notre départ, Taheo, roi de cette île, nous rendit une visite, accompagné de tous ses chefs. Comme ces insulaires croyoient que les commandans de chacun des vaisseaux européens qui arrivoient à leurs îles depuis la mort du capitaine Cook, étoient les enfans de cet illustre navigateur, ils déploroient ce triste événement avec les signes de la plus vive douleur. Chacun d'eux s'empressoit de protester de son innocence. Ils se réunissoient ensuite pour peindre la passion qui les avoit portés à commettre le meurtre affreux qui devoit être pour eux un sujet éternel de repentir. Leur affliction,

ajoutoient-ils, étoit le châtiment que leur 1788.
infligeoient les Dieux irrités. Après ces dé- Janvier.
clarations, et beaucoup d'autres semblables, ils renouvellèrent les assurances de l'amitié qu'ils nous chargeoient de porter en *Britannee*, et partirent. Je ne doute pas que les navigateurs auxquels il arriveroit, par la suite, de se trouver arrêtés près de ces îles, n'y trouvassent un asyle sûr, et un accueil amical.

Les autres naturels des îles Sandwich et d'Amérique que nous reçûmes à bord, avoient été amenés en Chine sur différens vaisseaux, plutôt comme objets de curiosité, que pour recevoir de l'instruction, ou pour servir à l'intérêt du commerce. Ils consistoient en une femme de l'île d'*Owyhee*, nommée Winee, dont la santé étoit mauvaise et dépérissoit de jour en jour; un homme très-vigoureux et un jeune garçon de l'île de *Mowee*, et un naturel de l'*entrée du Roi George*. Mais les compatriotes de ce dernier étoient d'une nature si sauvage, que c'eût été un essai absolument inutile que de le charger de reporter parmi eux les divers avantages que nous réservions aux autres insulaires.

1788. Janvier. On embarqua à bord de chaque vaisseau six vaches et trois taureaux, quatre veaux, une certaine quantité de boucs, de dindons et de lapins, avec plusieurs paires de pigeons et d'autres provisions en abondance. Nous ne pûmes, malheureusement pas, nous procurer alors quelques moutons. Mais nous achetâmes plusieurs limonniers et orangers que nous destinions pour l'île d'Atooi, dont le prince souverain, Taheo, étoit assez puissant pour se maintenir en possession d'une si précieuse propriété. Si nous avions eu le bonheur de pouvoir débarquer toute la cargaison préparée pour les îles Sandwich, elles seroient certainement devenues l'endroit de toute la mer Pacifique du Nord, le plus propre à fournir des rafraîchissemens aux navigateurs. Quoi qu'il en soit, si l'on s'occupe sérieusement du commerce d'Amérique, on recueillera des avantages considérables, même de cette partie de notre projet que nous pûmes exécuter.

Dimanche 22. Sur le soir du 22 janvier, les deux vaisseaux levèrent l'ancre pour quitter le Typa, et s'avancer en mer. Mais elle calma bientôt après, et le montant de la marée portant contre nous, le signal fut donné pour mettre

à l'ancre. Nous mouillâmes donc dans la rade, à six brasses, sur un fond de vase molle. L'*Iphigénie* se trouvant dans le plus fort de la marée, fut chassée bien loin au-delà de la rade, et alla mouiller à deux milles en arrière de notre vaisseau. Nous y trouvâmes à l'ancre l'*Argyleshire*, fort vaisseau anglois, du port d'environ six ou sept cents tonneaux, chargé pour le Bengale. Ce vaisseau périt depuis malheureusement dans son passage du Bengale à la Chine, et l'on a tout lieu de présumer que les personnes de l'équipage périrent avec lui.

1788.
Janvier.

1788. Janvier.

CHAPITRE II.

*L'*Iphigénie *a son mât de misaine rompu. —Passage aux Philippines. — Navigation le long de la côte de Luconie. — Passage à l'île des Boucs, aux îles de Luban, à l'île de Mindoro, et aux Calamines. — Le scorbut fait de cruels ravages à bord de l'*Iphigénie. — *Passage à l'île de Panay. — Révolte de l'équipage de la* Felice.

Dimanche 22. ENVIRON sur les neuf heures du soir, il s'éleva une brise de sud-est qui nous détermina, malgré qu'elle nous fût directement contraire, à remettre à la mer. On donna donc à l'*Iphigénie* le signal d'appareiller. Vers dix heures, nous fûmes sous voiles, par un vent léger et variable du midi. Nous continuâmes de porter vers le *grand Ladrone* jusqu'à minuit. Nous eûmes alors une brume très-épaisse qui nous força de diminuer de voiles pour l'*Iphigénie*, qui se trou-

voit considérablement en arrière de notre vaisseau. La sonde rapportoit réguliérement de quatre à six brasses, fond de vase molle. Nous perdîmes alors de vue l'*Argyleshire* qui leva aussi l'ancre, et avança au sud-ouest. 1788. Janvier.

Dans la matinée du 23, nous eûmes une brume épaisse; et, dans la nuit, nous avions perdu de vue l'*Iphigénie*. Le vent sauta à l'est-nord-est, et commença à fraîchir. Deux coups de canon furent tirés pour donner le signal à l'*Iphigénie* d'amurer les voiles de babord, et de porter au sud-est. A midi, le vent s'éclaircit, et nous apperçûmes l'*Iphigénie* à une lieue environ sous le vent de notre vaisseau. Pendant la nuit, nous ne cessâmes de tirer du canon, et de battre les gongs (1), afin qu'elle pût juger de notre situation. D'après une observation, notre latitude nord étoit de 20 degrés 54 minutes, Lundi 23.

(1) Un *gong* chinois ressemble assez à un crible. Il est fait du mélange de différens métaux. On s'en sert comme de sonnettes dans les jonques chinoises. Frappés avec un mailiet de bois, ils rendent un bruit sourd, mais sonore.

Note de l'Auteur.

1788. Janvier. et notre longitude Est de 114 degrés 24 minutes. La partie sud - ouest des *bancs de sable de Prata* nous restoit, dans la direction de sud, au 73e degré Est, à distance de 40 lieues, et le cap *Bolinou*, aussi dans la direction de sud, au 50e degré Est, distance de 419 milles.

Comme notre intention étoit de ranger la côte de *Luconie*, tout-à fait au vent, nous résolûmes de nous tenir le plus possible à l'est, craignant d'éprouver des courans de sud, dans cette saison de l'année. Nous préférâmes naviguer le long de la côte de *Luconie*, à ranger celle de *Mindoro* ou des *Calamines*, ces dernières îles étant environnées de bas-fonds, de rochers, et de portions d'îles qui rendent la navigation extrêmement dangereuse, et exigent les plus grandes précautions pour les vaisseaux dans un Archipel d'une aussi vaste étendue. Les cartes que M. Dalrymple nous a données de ces mers, sont, sans doute, très - exactes : mais elles ont été dressées sur une échelle si réduite, et tracées à si petits points, que l'utilité dont elles devoient être pour la navigation se trouve beaucoup diminuée. En suivant cette route, nous espérions avoir un

temps moins orageux, la côte de *Luconie* devant, en quelque sorte, nous servir d'abri. Nous nous flattions encore de pouvoir nous tirer de plusieurs bas-fonds très-dangereux qui gisent à quelque distance de la côte, et se trouvent, à dire vrai, dispersés par toutes ces mers. 1788. Janvier.

Nous continuâmes d'avancer au sud-est, jusqu'au 25. Le temps étoit obscur et triste. Les vents souffloient avec violence d'est-nord-est, et de nord-est-quart-est. Nous avions, en outre, une mer très-grosse. La latitude nord, à midi, étoit de 18 degrés; la longitude Est, de 117 degrés 1 minute. Le bas-fond du *Maroona* méridional nous restoit au nord, par les 61e degrés de longitude Est, à 49 lieues de distance; et le cap *Bolinou*, par les 62e degrés de longitude Est, à la distance de 67 lieues. Mercredi 25.

Le vaisseau l'*Iphigénie* étoit un mauvais voilier en comparaison de la *Felice*. Aussi étions-nous sans cesse obligés de diminuer de voiles à cause de lui. Nous résolûmes de nous débarrasser d'une pareille gêne, en nous séparant d'avec ce vaisseau, et en faisant toute la diligence possible, dès que nous serions sortis de la mer de *Sooloo*.

1788. Janvier. Dans la soirée, nous nous parlâmes d'un vaisseau à l'autre. Le capitaine Douglas qui commandoit l'*Iphigénie* nous apprit que, dans les derniers mauvais temps que nous avions eus, son vaisseau avoit fait une voie d'eau par dessus le cuivre, ce qui l'obligeoit de tenir sans cesse une des pompes en activité, mais qu'il espéroit l'étancher au premier moment favorable. Cet accident nous causa une vive inquiétude. De tels événemens ont pour effet de jetter le découragement dans l'ame des matelots. Quelque soit leur intrépidité, ils sont très-sujets à se laisser abattre par les présages superstitieux, les plus ridicules et les plus extravagans. Quand ce malheur leur arrive dans le commencement d'un voyage, il influe souvent sur leurs esprits et sur leur conduite pendant toute la route, quelque longue qu'elle puisse être.

Les Chinois de notre équipage se trouvèrent très-attaqués du mal de mer. Ce fut un événement bien fâcheux pour nous. Le roulis continuel et les mouvemens du vaisseau causèrent aussi aux bestiaux une espèce de langueur. Il nous parut impossible de les conserver tous. Nous manquions, d'ail-

leurs, de la nourriture nécessaire pour l'é- 1788.
quipage, et il y avoit à bord une beaucoup Janvier.
plus grande quantité de ces animaux qu'il n'en falloit réellement pour les îles auxquelles nous les destinions. Ces motifs nous déterminèrent à les tuer tous, à l'exception de deux vaches, un taureau, et un veau qu'on pourroit dérober aux besoins du voyage, et réserver pour le lieu de leur destination. En conséquence, on en tua d'abord deux. On en servit la viande fraîche avec de l'orge aux gens de l'équipage, pour qui ce fut un mets très-restaurant.

Dans la soirée, le vent souffla avec violence, et nous eûmes une grosse mer. Nous continuâmes de porter au sud-est, dans l'espérance de pouvoir doubler le bas-fond du *Maroona* septentrional, dont la position, suivant M. Dalrymple, est fort incertaine. Nous nous tînmes donc en observation le mieux qu'il nous fut possible.

A cinq heures, nous eûmes une alarme. L'*Iphigénie* fit signal d'incommodité; mais, en même temps, il ne paroissoit pas qu'elle eût besoin d'un prompt secours. Cependant, nous portâmes sur elle à l'instant, et arrivâmes assez près pour communiquer avec

1788. Janvier. l'équipage. Le capitaine Douglas nous apprit que son mât de misaine avoit consenti d'une manière si inquiétante qu'il étoit nécessaire de prendre sur le champ quelque moyen pour l'assurer. Mais la mer devint si grosse, et le vent souffla au même moment avec tant de furie, que nous ne pûmes lui donner aucun secours. Nous diminuâmes de voiles aussitôt; et, avant la nuit, l'*Iphigénie* eut sur le pont son petit mât de hune, et son mât de perroquet. Le mât de misaine étoit entiérement dégréé.

Il devint alors d'une nécessité absolue pour nous de nous tenir sous voiles le plus possible. L'*Iphigénie* étoit en état de conserver son grand hunier, sa grande voile, et son mât d'artimon. Pour rendre ces voiles propres à servir au moins pendant la nuit, nous dirigeâmes notre route sur deux airs de vent qui nous laissoient espérer de pouvoir doubler le *Maroona* septentrional. Nous n'étions même pas certains de conserver assez de vent pour doubler le *Maroona* méridional qu'on représente comme très-dangereux, et dont la situation n'est pas mieux déterminée que celle du bas-fond septentrional qui porte le même nom. Le vent souffla

souffla avec violence pendant toute la nuit, et l'*Iphigénie* nous parut souffrir beaucoup. 1788. Janvier.

Il ne pouvoit, en vérité, nous arriver rien de plus malheureux. Le temps auquel nous nous trouvions exposés étoit fort à redouter. L'état de délabrement du mât de l'*Iphigénie* augmentoit beaucoup nos craintes : car, en cas de nouvel accident, nous ne connoissions pas de port allié où nous pussions le réparer, plus proche que *Batavia*. Chassés, comme nous l'étions, par toutes ces mers, et environnés de dangereux écueils, notre situation n'offroit rien que de triste et d'alarmant. Il nous étoit impossible de découvrir la terre ; nous nous serions jettés dans une situation qui auroit augmenté les dangers de l'*Iphigénie* ; quant à l'abandonner dans une si fâcheuse détresse, c'est ce dont nous n'avions pas eu un seul moment l'idée. En outre, nous n'étions pas sans quelques craintes d'être poussés trop loin vers le midi, ce qui nous auroit mis dans l'impossibilité absolue de nous tenir à portée de la côte de *Luconie*, de *Mindoro*, ou des *Calamines*. Dans ce cas, au lieu de passer par la mer de

1788. Janvier. Sooloo, nous aurions été obligés de prendre notre course à travers les *détroits de la Sonde*, et de gagner la mer Pacifique du Nord par les *détroits de Macassar*. Nous étions, après tout, fort incertains si nous prendrions cette route, ou si, en doublant l'extrêmité sud-est de la Nouvelle-Hollande, nous ne trouverions pas le passage des *détroits d'Endeavour*. Il est aisé de se figurer l'inquiétude que nous faisoit éprouver la triste perspective de la navigation qu'exigeoit un pareil circuit.

Jeudi 26. Le temps ne s'adoucit pas jusqu'au 26 à midi. La latitude nord étoit alors de 17 degrés 5 minutes, et la longitude Est de 118 degrés. L'extrêmité sud-ouest du *Maroona* septentrional nous restoit dans la direction de sud-est, à la distance de 30 lieues. Nous continuâmes de porter vers elle pendant la nuit. Nous faisions de la voile autant que l'*Iphigénie* pouvoit le permettre, et desirions vivement envoyer une chaloupe à ce vaisseau. Mais, tout-à-coup, le temps devint plus orageux que jamais, de sorte que nous ne pûmes envoyer à son secours ni charpentiers ni planches. On avoit dressé

un échafaud autour de son mât de l'avant; 1788.
mais une grosse mer nous fit craindre Janvier.
davantage que sa situation n'empirât.

Ce jour, on tua encore un des animaux pour les besoins de l'équipage. Le roulis des vaisseaux et leur balancement continuel nous faisoient désespérer d'en pouvoir sauver un seul. Deux des plus beaux boucs avoient été écrasés dans un de ces violens mouvemens. Pendant la nuit, le vent souffla avec force, et la mer continua d'être très-grosse. Nous gouvernions toujours au sud-est, mettant souvent en panne à cause de l'*Iphigénie*, qui ne faisoit que très-foiblement de la voile.

Ce temps si contraire dura jusqu'au 27, à Vendredi
midi. La latitude nord étoit de 16 degrés 27.
20 minutes, et la longitude Est de 119 degrés 12 minutes. La variété des courans que nous éprouvions ne permettoit pas de faire des observations bien sûres. Le vent avoit sauté au nord, et nous portâmes à l'est-sud-est, proportionnant notre navigation à celle de l'*Iphigénie*. Nous craignions beaucoup qu'un courant d'est ne nous poussât à l'ouest, en ce que notre latitude nord étoit de 16 degrés 20 minutes, et que nous ne voyions

1788. Janvier. rien qui ressemblât à des bas-fonds. Comme il ne nous parut pas possible que nous fussions à l'est du *Maroona*, nous fûmes obligés de serrer le vent à l'est, autant que le courant d'une mer très-grosse pouvoit le permettre.

Dans la soirée, nous parlâmes avec le capitaine Douglas, qui m'informa que le haut de son mât de misaine étoit entiérement pourri, et que les charpentiers avoient beaucoup de peine à l'assurer contre la violence d'une mer si grosse. Nous eûmes pourtant, avant la nuit, la satisfaction de voir la hune de misaine de l'*Iphigénie* rétablie, ainsi que ses manœuvres basses, de sorte que la crainte que nous avions eue d'être chassés au midi de Mindoro se dissipa en grande partie.

Il fut cependant reconnu, d'après la vaste étendue de mers que nous avions à traverser, que l'*Iphigénie* couroit de trop grands risques dans l'état où elle se trouvoit, pour s'exposer à un tel passage sans que son mât fût parfaitement rétabli, et qu'il valoit mieux, s'il étoit déclaré incapable de servir, le remplacer par un autre. On convint donc que les charpentiers l'examineroient au premier

moment favorable. Il étoit absolument indispensable de déterminer un lieu où l'on pût faire les réparations qu'ils auroient jugé nécessaires. L'établissement espagnol de *Samboingan*, à l'extrêmité méridionale de *Magindanao*, fut regardé comme le plus convenable ; et quoique nous en eussions à peine entendu parler, et qu'il fût plus que douteux que les Espagnols nous accordassent l'hospitalité, la nécessité nous força à prendre ce parti plutôt que d'avancer jusqu'à *Batavia*, ou de nous exposer sur la côte de la Nouvelle-Hollande. 1788. Janvier.

Dans la soirée de ce jour, nous vîmes une grande quantité de bois flottant, et de cette herbe que l'eau détache des rochers, ce qui nous fit craindre de tomber dans quelques bas-fonds.

Le samedi 28, au matin, on distingua l'île de *Luçonie* par le mât de l'avant, restant de l'est-nord-est à l'est-sud-est, à la distance de 12 ou 14 lieues. Elle paroissoit très-haute et remplie de montagnes. A mesure que nous approchions de la terre, le temps devenoit plus calme et plus beau, et la mer s'appaisa entiérement. L'*Iphigénie* avoit rétabli son petit mât de hune. Une Samedi 28.

1788. Janvier. observation faite à midi donna 16 degrés 16 minutes de latitude nord ; de sorte que, pendant les dernières vingt-quatre heures, nous avions éprouvé un fort courant de nord.

Rien ne prouve mieux les dangers de la navigation dans les mers de Chine, que la variété des courans contraires que nous éprouvâmes en si peu de temps. On a observé généralement que, pendant la plus grande partie de la mousson de nord-est, il y a un courant de nord le long de la côte de *Luconie* jusqu'au cap *Bolinou*. En cet endroit les eaux qui se précipitent à travers les détroits formant le passage entre *Formosa*, cette île et les *Babuyanes*, arrêtent ce courant et le font tourner dans la mer de Chine où il reçoit une direction de sud, à la distance de 15 ou 20 lieues de la côte de *Luconie*.

A toutes les époques de la mousson de nord-est, les courans portent avec violence au midi dans ces mers, excepté près de *Luconie*. Mais leur cours devient beaucoup plus rapide à 30 ou 40 lieues des bords de cette île qu'à la hauteur de la côte de Chine ; ce qu'on peut attribuer à la jonction des

eaux qui coulent à travers les détroits de *Luconie*, et de celles qui passent entre la Chine et *Formosa*. Des vaisseaux chargés pour la Chine pourroient, sur la fin de la saison, profiter de ces courans pour atteindre le cap *Bolinou*, et y trouver un passage facile et sûr ouvert jusqu'à Canton. Il peut être certainement très-avantageux de ranger la côte de Luconie : car, outre ce courant de nord si favorable, le temps est ordinairement très-beau. Par fois, les vents sont variables. Dans le plus fort de la mousson de nord-est, on a vu quelquefois souffler un vent violent de sud-est.

1788. Janvier.

Comme notre crainte d'être chassés vers le midi n'avoit fait qu'augmenter, nous éprouvâmes à pouvoir ainsi nous tenir près de la terre, une satisfaction dont il est aisé de se faire une idée. Sur le soir du même jour, nous eûmes calme tout plat : mais vers les neuf heures, il s'éleva une brise de sud-ouest, qui nous engagea à virer vent devant bord à terre pour la nuit : pendant la plus grande partie du temps nous apperçûmes plusieurs feux qui restèrent allumés. Nous étions à six ou sept lieues de la terre.

1788. Janvier. Dimanche 29. Le dimanche 29, dans la matinée, la terre nous restoit de nord-nord-est à sud-sud-est, à distance d'environ six lieues. Elle nous paroissoit remplie de montagnes, et couverte de bois, excepté en quelques endroits détachés, sur la pente des montagnes. On voyoit de grosses colonnes de fumée s'élever de l'intérieur des hauteurs qu'on appercevoit, ce qui annonçoit la population. La latitude nord, à midi, étoit de 15 degrés 52 minutes. Le soir, et pendant la nuit, nous continuâmes de courir sur la terre; mais, avec cent cinquante brasses de ligne de sonde, nous ne pûmes trouver de fond.

Lundi 30. La terre s'étendoit de nord-quart-nord-est au nord-est-quart-est. Elle étoit à environ six lieues de nous. Nous nous tînmes dans cette distance, portant le long du rivage au sud et à l'est; on se trouvoit à 15 degrés 19 minutes de latitude nord, selon l'observation. Abrités, pour ainsi dire, par la terre, nous avions un temps extrêmement doux et agréable; la mer étoit d'un calme peu ordinaire, et nos yeux n'appercevoient qu'un pays élevé, montagneux, et couvert de bois.

A la nuit, le vent fraîchit de l'ouest, et

nous portâmes au sud-quart-est pour recon- 1788.
noître l'*île des Boucs* (Goat Island) ; ce qui Janvier.
exigeoit des observations fort attentives à
cause de quelques bas-fonds qu'on assure
être placés au nord de cette île.

Le 31, vers huit heures du matin, on Mardi
apperçut l'*île des Boucs* gisant au nord- 31.
est-quart-nord, à la distance d'environ six
lieues. La côte de *Luconie* nous restoit, en
cette position, de nord-quart-ouest au sud-est, à 14 lieues de distance. D'après une observation faite à midi, la latitude nord étoit de 13 degrés 45 minutes.

L'*île des Boucs* nous parut d'une élévation médiocre, et bien boisée. Mais nous ne vîmes absolument rien qui annonçât qu'elle fût habitée. Les îles *Luban* étoient de véritables montagnes, couvertes de bois. Elles sont représentées dans les cartes espagnoles comme joignant à l'*île des Boucs* par des bas-fonds. Nous ne pûmes cependant découvrir un seul endroit où l'eau fût interrompue, ni trouver un fond avec cent cinquante brasses de ligne de sonde.

Nous profitâmes du temps favorable dont nous jouissions alors pour mettre les vaisseaux en état de défense. En conséquence,

1788. Janvier. on monta les canons. On les remplit de la quantité de poudre suffisante ; on fit, en un mot, toutes les autres dispositions nécessaires, ces mers étant infestées d'un nombre prodigieux de pirates. Deux vaisseaux très-beaux avoient été pris récemment par eux. L'un d'eux étoit le *May*, du port de 300 tonneaux et de 30 pièces de canon. Il étoit parti du Bengale pour venir faire le commerce à la côte de Bornéo. Ce fut par les Malais qu'on sut en général qu'il avoit été détruit. Aucune personne du vaisseau ne s'étoit sauvée pour raconter les détails. Plusieurs autres vaisseaux ont échappé de bien près à la perte qui les menaçoit. Il est rare, pour dire le vrai, qu'il se passe une seule année sans qu'il arrive quelque malheur semblable. Les *Pros* (1) sortent en si grand nombre de *Magindanao* et de *Sooloo* qu'il devient dangereux pour un vaisseau trop foible de faire voiles dans ces mers. Ces *Pros* portent cent, et quelquefois cent

(1) Ce sont de petits bâtimens montés par des corsaires, et qui inquiètent continuellement les vaisseaux dans ces mers.

Note du Traducteur.

cinquante hommes bien armés, et, pour l'ordinaire, des pièces de canon de six à douze livres de balles. Sitôt qu'un vaisseau est pris par ces corsaires, ils y font un carnage horrible, et emmènent en esclavage le petit nombre des infortunés qui survivent, sans qu'ils puissent espérer d'être jamais rachetés. Des flottes de trente ou quarante de ces *Pros* croisent dans les mers : quelquefois même, on en a vu jusqu'à cent ; et quoique nous ne craignissions guère qu'ils osassent attaquer deux vaisseaux, c'eût été pourtant de notre part une négligence impardonnable de ne pas nous préparer à tous les événemens. Nous profitâmes aussi du moment favorable pour faire la revue des mâts de l'*Iphigénie*, et pour lui donner tous les articles dont nous savions qu'elle avoit besoin, afin de la mettre sur un pied de défense respectable. Nous lui envoyâmes deux pièces de canon de plus, avec une quantité proportionnée de poudre, de balles, et d'autres munitions. Nous reçûmes en retour une bonne provision de charbon pour les forges, et plusieurs autres articles également nécessaires.

1788. Janvier.

De nouveaux motifs nous faisoient chaque

1788. Janvier. jour sentir la nécessité d'une séparation pour les vaisseaux, dès que nous serions sortis de ces mers dangereuses. La *Felice*, en accompagnant l'*Iphigénie*, beaucoup moins en état qu'elle de soutenir la navigation, se seroit trouvée singuliérement retardée dans son voyage. Ce motif, eût-il été le seul, auroit suffi ; car il étoit de la dernière importance pour nous de faire toute la diligence possible pour arriver à temps à la côte d'Amérique.

Dans la soirée, les charpentiers revinrent de l'*Iphigénie*, et rapportèrent que son mât étoit, à tous égards, hors d'état de suffire au voyage. Ils doutoient même qu'il pût la conduire jusqu'à *Samboingan*. Le haut étoit entiérement pourri, et soutenu par des jottereaux : on y avoit, cependant, mis de bonnes jumelles qu'on rousta d'une manière sûre.

Au coucher du soleil, on découvrit l'île de *Mindoro*. Elle nous restoit au sud-est-quart-est, à la distance de 10 lieues. Le vent souffloit avec violence de l'est ; il descendoit en raffales précipitées des hautes montagnes de *Luban*. Pendant la nuit, nous forçâmes de voiles pour arriver sous la côte

de *Mindoro*. Le vent souffloit constamment de l'est, au point que nous commençâmes à craindre de nous trouver embarrassés dans les îles appellées les *Calamines*, qui, non-seulement sont en grand nombre, mais encore présentent d'affreux dangers. Les huniers furent risés, et nous fîmes de la voile autant qu'il nous fut possible, de sorte que nous arrivâmes heureusement sous l'île de *Mindoro* vers minuit. Le temps devint alors orageux; et, comme il y eût eu de l'imprudence à avancer par des ténèbres épaisses sur une côte inconnue, on donna le signal à l'*Iphigénie* de courir en avant sur son ancre, ce que nous exécutâmes sur le champ nous-mêmes. Mais elle avoit fait force de voiles au plus près du vent, et nous ne pouvions déjà plus l'appercevoir, quoiqu'elle eût répondu à notre signal. Pendant la nuit, le vent souffla avec violence. Nous fûmes sans cesse occupés à sonder, mais cent brasses de ligne ne nous rapportèrent point de fond. Les habitans ne se contentoient pas d'entretenir des feux continuels, en très-grand nombre, sur le rivage; ils en avoient allumés jusques sur le sommet des montagnes.

1788. Janvier.

1788. Février. Mercredi 1.

Le premier février, à la pointe du jour, nous occupions absolument la même position que celle où nous étions, lorsque notre vaisseau avoit couru en avant sur son ancre pendant la nuit. L'*Iphigénie* étoit à près de quatre lieues en avant. Mais nous fîmes de la voile, et l'atteignîmes vers midi. Notre latitude nord étoit de 12 degrés 59 minutes. L'île de *Mindoro* nous restoit au sud-est-quart-est, à six lieues de distance.

Au coucher du soleil, l'île de *Mindoro* nous restoit de nord-quart-est, mi-est, au sud-est-quart-est, mi-est. Nous étions environ à six lieues de distance du rivage. Dans la nuit, le temps fut, comme à l'ordinaire, très-orageux ; et nous éprouvâmes un fort courant qui occasionna une telle agitation de la mer que nous craignîmes pour nos mâts et pour nos vergues. Vers la fin du jour, nous diminuâmes de voiles, et nous tînmes attentivement en observation à cause des bas-fonds qui gisent entre *Mindoro* et les *Calamines*. Pour nous en tirer, nous serrâmes la terre sous le rivage de la première de ces îles. On donne trois lieues de largeur au canal qui se trouve entre *Mindoro* et ces bas-fonds. Les feux nous parurent

en plus grand nombre sur le penchant des montagnes, et restèrent allumés toute la nuit. 1788. Février.

Le jeudi 2, à neuf heures du matin, nous apperçûmes les îles *Calamines*, restant de sud-ouest au sud-est, à seize ou dix-sept lieues de distance. Le temps avoit aussi changé, et promettoit d'être plus favorable. Il devint calme et agréable. Nous nous félicitâmes beaucoup d'entrer dans ce canal. En effet, les vents qui souffloient avec violence de l'est auroient pu nous chasser au midi et à l'ouest des *Calamines*, ce qui nous eût forcés d'avancer le long de la côte de *Palawan*, et de rentrer dans la mer de *Sooloo*, si peu sûre en cette saison de l'année. Nous eûmes alors l'avantage de pouvoir nous tenir près de la côte des Philippines, tant que les vents le permirent : mais nous éprouvâmes quelque difficulté à conserver cette position, à cause des vents d'est et de nord-est qui ne cessoient de nous inquiéter, et qui nous obligèrent de forcer de voiles sans relâche. Jeudi 2.

Le capitaine Douglas saisit cette occasion de me donner avis que le scorbut commençoit à se déclarer sur son vaisseau. Le char-

1788. Février. pentier, deux des quartiers-maîtres, et quelques-uns de ses matelots en étoient déjà très-malades. Il se manifestoit chez d'autres des symptômes très-alarmans. Les jambes leur enfloient, et leurs gencives commençoient à pourrir. On leur prescrivit donc, sur le champ, un régime. L'ordre fut donné de brasser continuellement de la bière, qu'on leur servit en place de liqueurs fortes. Nous envoyâmes à bord de l'*Iphigénie* plusieurs corbeilles d'oranges. On sait combien la vertu de ce fruit est efficace pour la guérison de cette maladie. On eut recours sur le champ à tous les autres remèdes anti-scorbutiques pour étouffer dans sa naissance un mal affreux dont les progrès ne pouvoient être accompagnés que des suites les plus fâcheuses.

Nous nous appercevions sensiblement de l'augmentation de la chaleur. Nous avions eu un froid glacial en quittant la Chine, et, tout d'un coup, le temps avoit passé d'une extrêmité à l'autre. Un pareil changement, joint aux fortes rosées qui tomboient chaque matin et chaque soir, étoit très-contraire à la santé. Nous fûmes néanmoins fort

fort surpris que des hommes qui venoient 1788.
de quitter le rivage où ils avoient eu des Février.
provisions fraîches et des végétaux en abondance, et qui n'avoient pas goûté de viande salée pendant plusieurs mois, fussent attaqués de si violens symptômes de scorbut, et cela dès le commencement du voyage. Ajoutez que nous apportions les plus grands soins dans la distribution des alimens. Les provisions salées étoient toujours bien trempées. On faisoit bouillir alternativement chaque jour du riz et des pois. Les gens de l'équipage déjeûnoient avec du thé et du sucre. Ils avoient de l'eau en abondance, et on mettoit toute l'attention possible à entretenir la propreté parmi eux. Jamais on ne leur permettoit de s'endormir sur le pont, de peur qu'ils ne ressentissent quelqu'effet funeste des rosées pernicieuses qui tomboient matin et soir. Enfin, on ne laissoit point à leur disposition des liqueurs fortes en fermentation. Cette dernière précaution est de la plus grande importance pour tous les marins. Au reste, celles dont je viens de parler sont plus nécessaires encore à prendre, à l'égard de ceux qui ont fait de fréquens voyages dans l'Inde, attendu que

1788. Février. leur sang devient plus susceptible de s'enflammer, et d'éprouver les atteintes de ce terrible mal.

Nous nous tînmes, pendant la nuit, sous les bords de *Mindoro*. Les voiles de hune avoient tous leurs ris pris ; et comme le temps étoit très-orageux, nous ne cessions de sonder. Mais nous ne pûmes trouver de fond avec cent brasses de ligne, quoique nous ne fussions qu'à quatre lieues de la terre.

Vendredi 3. Le vendredi 3, au matin, nous perdîmes de vue l'île de *Mindoro*, et l'on apperçut à midi l'île de *Panay*, restant de nord-est-quart-est au sud-est, à neuf lieues de distance. Le temps étoit calme ; le vent souffloit de nord-est. Notre latitude nord, à midi, étoit de 12 degrés 53 minutes.

L'île de *Mindoro* est d'une étendue considérable. Nous ne lui trouvâmes, en quelques endroits, qu'une élévation médiocre ; en d'autres, elle nous parut très-montagneuse, et, presque par-tout, couverte de bois. Les nombreuses colonnes de fumée que nous vîmes s'élever tant des vallées que des montagnes pendant le jour, et les feux qui ne cessoient d'éclairer la nuit, ne

permettent pas de douter que la population n'en soit très-considérable. Quelques endroits de l'île que nous pûmes observer distinctement nous parurent un séjour de délices. C'étoient des plaines d'une vaste étendue, parées de la plus belle verdure, arrosées par l'onde argentée des ruisseaux, et ornées de bosquets, le tout placé avec tant d'agrément, soit par l'art, soit par la nature, qu'il en résultoit des scènes d'une beauté champêtre, dignes de ce qu'il y a de plus recherché dans la culture des jardins en Europe. 1788. Février.

Le jour suivant, nous côtoyâmes l'île de *Panay*. La latitude nord, à midi, étoit de 10 degrés 36 minutes. Nous ne nous trouvions qu'à quatre milles de distance de la terre, et, ce qui est fort extraordinaire, quatre-vingts brasses de ligne de sonde ne rapportoient point de fond. On appercevoit un nombre infini de villages sur la pente des collines, et tout le pays offroit la vue la plus belle et la plus riche. Les habitations paroissoient très-bien bâties et avec beaucoup de régularité. La pente des collines verdoyantes étoit agréablement diversifiée : des ruisseaux s'échappoient vers les

1788. Février. plaines, autour desquelles ils couloient lentement. On les voyoit aussi traverser des plantations bien cultivées en formant mille agréables détours; le tout présentoit des tableaux qui ne le cédoient en rien à ceux que nous avions vus le jour précédent. Le beau temps dont nous jouissions ajoutoit encore à la magnificence du spectacle.

Nous promenions nos regards avec délices sur la scène riche et pittoresque qui s'ouvroit devant nous. Nous étions, alors, à trois milles du rivage. Le bord de l'eau formoit une côte sablonneuse plantée de cocotiers. A l'ombre de ces arbres, nous apperçûmes les naturels qui étoient venus en grand nombre y chercher la fraîcheur, et s'y mettre à couvert des rayons brûlans du soleil. Ils paroissoient livrés aux diverses occupations de la journée. Nous regrettâmes beaucoup de ne pouvoir mettre à l'ancre en cet endroit pour nous procurer quelque communication avec eux. Il n'est pas inutile de remarquer que nous ne découvrîmes pas un seul canot, ni une seule chaloupe pour la pêche sur cette partie de la côte le long de laquelle nous avions passé.

A cette époque, il se manifesta des mou-

vemens séditieux à bord de la *Felice*. Heureusement on parvint à les réprimer, avant qu'ils eussent pu gagner tout l'équipage. Mais, afin d'imprimer une sorte de déshonneur à cet événement, tous les détails en furent insérés au journal du vaisseau. 1788. Février.

Qu'on me permette ici d'énoncer une opinion. Si, dans les voyages de long cours, on inscrivoit exactement sur le journal toutes les particularités de la bonne et de la mauvaise conduite des gens de l'équipage, une telle règle produiroit les plus heureux effets. On verra toujours la crainte de l'infamie agir puissamment sur les hommes, dans quelque rang, dans quelque condition qu'ils se trouvent, lorsqu'ils n'auront pas perdu tout sentiment de pudeur; tandis que les châtimens les plus sévères n'auront d'autre effet que la souffrance du moment. Oui, je suis convaincu que la seule crainte d'être couché sur le registre du vaisseau pour sa mauvaise conduite, détourneroit plus d'un matelot de se mal comporter. Supposez-lui toute la rudesse ordinaire aux marins, toute l'insensibilité qui caractérise les gens de cet état, il redoutera le déshonneur; au lieu qu'il ne verra qu'avec l'indif-

1783. Février. férence du mépris la douleur momentanée d'une punition corporelle.

On ne peut que déplorer amérement l'insuffisance et l'inefficacité des loix sur la marine pour réprimer les excès des matelots à bord des vaisseaux marchands. C'est une véritable honte pour une nation, la première du monde par sa marine et par son commerce, d'avoir négligé si long-temps d'établir un code de loix pour contenir dans une juste soumission les matelots des vaisseaux marchands, de même que ceux employés au service de la marine royale. Combien de vaisseaux n'ont dû leur perte qu'à la licence et aux excès des gens de l'équipage ! Combien de voyages rendus infructueux par la même cause ! Je ne vois pas cependant qu'on ait fait le moindre effort pour prévenir un mal si évidemment nuisible au commerce de notre pays. Chez d'autres nations, on a compris les vaisseaux marchands dans les loix générales établies pour la subordination dans le service maritime. Il est réellement de la dernière importance pour l'Angleterre de suivre un si salutaire exemple, et de former un code de loix qui puissent avoir pour effet de

contenir dans les bornes d'une sage discipline cette classe d'hommes si nécessaire au commerce, à la puissance et à la gloire de l'Empire Britannique. 1788. Février.

1788.
Février.

CHAPITRE III.

Maladie des naturels des îles Sandwich. —Mort de Winee. Son caractère, etc. —Destruction du bétail. —Iles de Basilan et de Magindanao.—Les vaisseaux mettent à l'ancre à la hauteur de la dernière. — Les charpentiers sont envoyés à terre avec un détachement pour couper un mât. —Perte d'un Chinois. — Espagnols envoyés à bord pour complimenter les vaisseaux. — Les deux vaisseaux sont amarrés à la hauteur du fort Caldera. —Conduite du gouverneur espagnol, etc.

Nos amis d'*Owyhee* avoient cruellement souffert pendant la route à travers les mers de Chine. Dans ses soins assidus auprès de Winee, Tianna avoit gagné une grosse fièvre. Cette maladie, jointe à l'inquiétude qu'il éprouvoit sur son compte, le retint quelques jours au lit. Le naturel de l'*entrée*

de Nootka, doué d'une constitution vigoureuse, supporta les incommodités du voyage sans beaucoup se plaindre. Quant à la pauvre malheureuse femme, elle ne justifia que trop les craintes que nous avions conçues à son sujet, et l'opinion où nous étions qu'elle ne reverroit jamais son pays ni ses amis. Elle dépérissoit de jour en jour, et il ne nous restoit plus qu'à lui adoucir le moment fatal d'une dissolution prochaine qu'il n'étoit pas au pouvoir des hommes de retarder. Nous ne manquâmes, on le croira sans doute, à aucune des attentions que l'humanité pouvoit suggérer, ni à rien de ce qui dépendoit de nos secours. Elle fut, pendant quelque temps, un spectre vivant. Enfin, le 5 février, au matin, elle expira. A midi, son corps fut confié à la mer profonde. Nous pensâmes qu'il convenoit d'honorer les restes de cette infortunée par les cérémonies et les usages d'une religion qui ouvre ses bras à tous les hommes, quelque soit la couleur de leur peau, et quelque climat qu'ils habitent, aux sauvages comme aux saints et aux philosophes. Tianna fut si affecté de sa mort que nous craignîmes vivement pendant quelque temps que la

1788. Février.

1788. Février. sensibilité qu'il éprouvoit en cette occasion n'altérât sa santé. Car il avoit cette extrême délicatesse de constitution qui distingue les chefs des gens du vulgaire, et qu'on remarque particulièrement chez les hommes de haute taille dans son pays.

Ainsi mourut Winee, naturelle d'*Owyhee*, l'une des îles Sandwich, qui possédoit toutes les vertus qu'on ne trouve pas ordinairement chez les femmes de sa classe dans le pays qui l'avoit vu naître. J'ajoute qu'elle avoit reçu de la nature une supériorité d'intelligence qu'on ne s'attend pas à rencontrer dans un esprit grossier et sans culture. Le lecteur n'apprendra peut-être pas sans intérêt comment cette fille infortunée quitta ses amis et son pays qu'elle n'étoit plus destinée à revoir.

Le capitaine Barclay, qui commandoit l'*Aigle Impérial*, étoit un des navigateurs à la côte d'Amérique dont le voyage avoit été le plus heureux. Mistriss Barclay accompagna son époux, et partagea avec lui les travaux, les fatigues et les accidens d'une route si longue et si périlleuse. Elle ne consulta ni les convenances, ni la délicatesse et l'éducation d'un sexe plus foible.

Cette dame fut si enchantée des manières aimables de la pauvre Winee qu'elle desira la conduire avec elle en Europe. En conséquence, et avec l'agrément des amis de Winee, elle se chargea d'elle, et la prit sous sa protection particulière. Lorsque mistriss Barclay quitta la Chine pour retourner en Europe, Winee fut laissée, comme je l'ai dit plus haut, dans un état de dépérissement, et destinée à être embarquée pour son pays avec le reste des naturels des îles Sandwich. 1788. Février.

Le matin du jour de sa mort, elle remit à Tianna, comme un gage de sa reconnoissance pour ses soins et ses attentions, un miroir, un bassin et une bouteille de la plus belle porcelaine. A ces dons elle ajouta une robe, un panier, une jupe et un bonnet pour sa femme. Quant à ses autres propriétés, qui consistoient en un grand nombre d'articles divers, elle les légua à sa famille. Elle en fit Tianna dépositaire, et le chargea de les remettre de sa part à son père et à sa mère.

Hommes fiers et dédaigneux, gardez-vous de sourire avec mépris à ces bagatelles qui composoient le modeste trésor de la pauvre

1788. Février. Winee ! Elles étoient pour elle une véritable richesse, et lui auroient donné une grande importance dans son île natale si elle eût pu les y emporter. Mais lorsqu'on songe à ce qu'elle dut souffrir de cette idée qu'elle ne reverroit plus son pays, au chagrin dont elle étoit consumée en voyant, pour ainsi dire, son innocente vanité trompée : lorsqu'on pense qu'à tant de motifs de tristesse et d'abattement, venoient se joindre les douleurs d'une maladie incurable, augmentée encore par les secousses et les violens mouvemens qu'imprimoient au vaisseau des mers fécondes en tempêtes, la sensibilité se réveille au souvenir de tant de maux qui désolent l'humanité par toute la terre, et l'on ne peut refuser quelques larmes de compassion au sort de l'infortunée Winee !

A cette époque, notre provision de bestiaux se trouvoit déjà bien diminuée par le mauvais temps. Il ne nous restoit de tout ce que nous avions dans l'origine qu'un taureau, une vache et un veau. Tous les boucs avoient péri, à l'exception de deux.

Le 5, au coucher du soleil, nous eûmes presque perdu de vue l'île de *Panay*. *Point*

de Nasso, qui en est l'extrêmité méridionale, gisoit alors à l'est-nord-est, à sept lieues de distance. Le ciel étoit très-embrumé, et le vent souffloit de nord-est. Nous gouvernâmes, pendant la nuit, au sud et à l'est, par un vent agréable, vers l'extrêmité méridionale de l'île de *Magindanao*. Le matin du 6 février, à la pointe du jour, nous découvrîmes cette île qui nous restoit à l'est, à sept ou huit lieues de distance. Elle nous parut très-haute et très-montagneuse. Une observation faite à midi donna 7 degrés 22 minutes de latitude nord; nous étions à trois lieues de la terre. Les montagnes avançoient jusques dans la mer: elles étoient couvertes de bois depuis leur sommet jusqu'à fleur d'eau. Nous ne cessions de sonder: mais nous ne trouvâmes pas de fond avec cent brasses de ligne.

1788.
Février.

Nous eûmes alors à choisir, ou de porter directement vers *Sooloo*, ou de gagner l'établissement espagnol de *Samboingan*. Nous préférâmes le dernier parti. Il ne nous parut pas prudent d'avancer sous le vent jusqu'à la première de ces places. D'ailleurs, les vents continuels de nord-est nous faisoient craindre d'éprouver beaucoup

1788. Février. plus de difficulté à doubler *Jelolo*, ou même la *Nouvelle-Guinée*. Nous nous déterminâmes donc à serrer le rivage de *Magindanao*, et à nous en remettre au hasard du soin de pourvoir à nos besoins. Nous continuâmes de suivre l'île jusqu'au coucher du soleil. La côte étoit sûre, et nous n'avions aucun danger à craindre, la ligne ne rapportant point de fond. La pointe occidentale de l'île nous restoit au sud-sud-est, à cinq lieues de distance. Nous pensâmes, cependant, qu'il pourroit être dangereux d'avancer pendant la nuit, et, en conséquence, le signal fut donné de virer au cabestan jusqu'au lendemain matin que nous continuâmes notre route, n'étant guère éloignés de plus d'un mille du rivage. Nous avions éprouvé, pendant la nuit du 6 au 7 un fort courant de nord.

A midi, on apperçut l'île de *Basilan*, gisant au sud-sud-ouest, à la distance de neuf lieues. Notre latitude nord étoit de 7 degrés 8 minutes. Un grand nombre de collines de forme conique lui donnoient une apparence singulière. Une de ces collines qui ressembloit au bonnet d'un mandarin chinois terminoit la pointe orientale de l'île.

Elle étoit très - remarquable, parce qu'elle surpassoit en élévation toutes les autres collines qui formoient ce grouppe curieux. L'île de *Basilan* court à peu près est et ouest. On apperçoit à la hauteur de sa pointe occidentale plusieurs autres îles qui sont d'une bien moins grande étendue.

1788. Février.

Vers trois heures d'après-midi, nous nous ouvrîmes le passage qui sépare *Basilan* de *Magindanao*. A trois heures passées, nous doublâmes l'extrêmité méridionale de *Magindanao*, et nous entrâmes dans ce canal, qui nous parut avoir une largeur considérable avec plusieurs petites îles dans le milieu. Nos sondes rapportoient de 25 à 30 brasses, fond de roche. L'extrêmité méridionale de *Magindanao* gisoit par les 6e degrés 56 minutes de latitude nord de notre estime. Le bord de la mer étoit par - tout couvert de bois.

A quatre heures et demie passées, nous fûmes agréablement surpris en appercevant un petit fort en pierres situé sur le rivage de *Magindanao*. Il joignoit à un courant d'eau vive, et n'étoit guère à plus de deux milles de distance de la pointe méridionale de l'île. Nous découvrîmes, en même temps,

1788. Février. plus à l'est, un grand village. Nous hissâmes le pavillon à l'instant, ce qui donna occasion de déployer aussitôt du fort les couleurs espagnoles. Nous ne doutâmes plus alors que cette place ne fût *Samboingan*. C'étoit un bâtiment quarré, couvert en chaume, avec deux guérites à chaque angle. Les remparts paroissoient garnis de Malais. Le tout n'annonçoit pas une fortification bien imposante.

Le jusant porta alors fortement contre nous. Le signal fut donné de mettre à l'ancre. Nous mouillâmes donc sur sept brasses d'eau, fond de vase molle, à deux milles environ du fort, et à un quart de mille du rivage qui paroissoit couvert de bois très-épais.

Nous mîmes sur le champ les chaloupes en mer, et envoyâmes les charpentiers reconnoître la nature des bois. Nous apperçûmes alors par le moyen des lunettes d'approche les couleurs espagnoles qui flottoient sur une autre fortification attenante au village, et devant laquelle deux galions étoient à l'ancre. Vers les cinq heures, nous vîmes venir à nous, le long de la côte, une petite

chaloupe,

chaloupe, sur l'avant de laquelle flottoit un pavillon blanc. Elle étoit servie par quatre Malais, et portoit trois *Padres* ou prêtres espagnols. Ils parurent, d'abord, craindre beaucoup que notre arrivée n'annonçât quelques vues hostiles. Mais quand ils eurent l'assurance que nos intentions étoient paisibles et amicales, ils se rendirent à l'invitation que nous leur fîmes de venir à bord, et, après avoir pris quelques rafraîchissemens, ils retournèrent au village. Ils nous engagèrent à ne permettre à aucun de nos gens de s'attarder dans les bois qui étoient infestés de Malais, attendu que ces derniers épieroient le moment de nous faire toutes sortes de mauvais traitemens. En conséquence de cet avis si important, et qui prouvoit leur bienveillance, des ordres furent expédiés sur le champ à l'*Iphigénie*, qui avoit mis à l'ancre à environ un mille de nous, pour qu'elle eût soin de tenir son monde éloigné du rivage. 1788. Février.

Les charpentiers revinrent sur les six heures, et rapportèrent qu'on pourroit avoir toutes les espèces de bois de construction qui nous manquoient.

Le matin du lundi 8, j'envoyai un officier Lundi 8.

1788. à la tête d'un fort détachement avec les
Février. charpentiers chargés de scier des esparres de sapin pour des vergues de huniers et des boute-hors dont la *Felice* avoit besoin. L'ordre fut également expédié à l'*Iphigénie* d'envoyer un pareil détachement pour couper un mât de misaine. On employa, en même temps, la chaloupe à sonder et à reconnoître le canal. Elle trouva qu'il contenoit de grandes cataractes, de cinq à dix, et même à trente brasses, fond de roche.

Sur le midi, les charpentiers furent de retour à bord avec des vergues de huniers et des boute-hors. Ils avoient aussi coupé un mât de misaine pour l'*Iphigénie*. L'officier m'annonça que nous venions de perdre un Chinois. Il présumoit que cet infortuné s'étoit égaré dans les bois, et avoit été pris par les Malais. Une bande nombreuse de ces sauvages, armés formidablement à leur manière, erroit autour du lieu où les charpentiers étoient à l'ouvrage; et, comme nous ne pûmes réussir à nous procurer aucunes nouvelles de ce malheureux, il y a toute raison de croire qu'il tomba entre les mains des naturels.

A une heure, nous vîmes venir à nous

une grande chaloupe envoyée par le gouverneur qui faisoit sa résidence dans le village. Elle étoit chargée de nous complimenter sur notre arrivée, et de nous inviter à un repas qu'il avoit eu la bonté de faire préparer pour nous. L'officier qui avoit mission de nous faire cette invitation obligeante, confirma ce que les prêtres venoient de nous dire du caractère perfide des naturels de l'île, et nous recommanda, avec les plus vives instances, de prendre toutes les précautions possibles lorsque nous enverrions des détachemens à terre. Il nous apprit aussi que nous pourrions nous procurer tout le bois de construction nécessaire, avec plus de facilité et de sûreté dans les environs du village qui offroient un autre avantage dont nous retirerions une grande utilité. C'étoit un ruisseau d'une très-belle eau qui les arrosoit. Il ajouta aussi que le gouverneur l'avoit chargé de nous dire qu'il se trouveroit heureux de nous donner tous les secours qui dépendroient de lui.

1788.
Février.

Il fut donc résolu sur le champ d'amarrer le vaisseau plus près du village. En conséquence, à deux heures, comme la marée

1788. Février. nous étoit favorable, les deux vaisseaux appareillèrent et mirent à l'ancre vis-à-vis d'un grand fort de pierres, nommé le *Fort Caldera*, dont les bastions étoient à cent verges de la mer.

Nous saluâmes le fort de neuf coups de canon. Le salut nous fut rendu sur le champ. Le corps du village nous restoit au nord un quart est-mi-est, à un quart de mille de distance. Les extrêmités de l'île *Magindanao* couroient d'est-nord est à nord-nord-ouest ; et l'île de *Basilan*, de sud-est un quart est à sud-ouest un quart ouest, à la distance d'environ douze lieues.

1788. Février.

CHAPITRE IV.

*Réception qui nous est faite à Samboingan.—Conduite du gouverneur, ses procédés à notre égard. — Les galions espagnols protègent nos détachemens, pendant qu'ils sont occupés à couper un mât. — Maladie de Tianna. — Il va à bord de l'*Iphigénie. *— Bétail reçu à bord. — Le gouverneur visite les vaisseaux. — La* Felice *se prépare à remettre en mer. — Elle perd un de ses ancres, et part pour l'Amérique. — Détails sur Magindanao, son commerce, ses productions, ses habitans, et leur religion. — Observations astronomiques, mouillage, etc. — Village de Samboingan. — Puissance et force des Espagnols. — Richesses que s'est procurées le gouverneur de Samboingan. — Description d'un bal donné par lui, et des mœurs des habitans. — Observations nautiques sur le passage entre les mers de Chine et la mer Pacifique du Nord. — Dangers de la navigation dans les mers de*

1788. Février.

Chine. — Détails sur plusieurs passages entre les deux mers, avec leurs directions, etc. — Passage entre l'île Formose et les Philippines. — Isles Bashee. — Description de ces îles.

Mardi 9. LE gouverneur de Samboingan, qui étoit capitaine d'un régiment d'infanterie à *Manilla*, nous accueillit avec la plus grande honnêteté, nous promit tous les secours qu'il seroit en son pouvoir de nous donner, et nous approvisionna, à l'instant, de tous les rafraîchissemens qu'on pouvoit se procurer dans l'île. Trois prêtres l'accompagnoient : deux d'entr'eux paroissoient fort jeunes. Le troisième étoit beaucoup plus avancé en âge, et avoit résidé dans cette île pendant trente ans sans interruption.

On nous conduisit au fort, qui nous sembla dans un état de délabrement fâcheux. On nous y régala, à l'espagnole, c'est-à-dire, avec des confitures et des cordiaux. Il y eut ensuite un repas magnifique auquel furent invités le major de la milice du pays et d'autres officiers. Quelques-uns d'eux

étoient natifs de *Manilla*, et d'autres de *Magindanao*. Ils avoient le teint si noir qu'on les auroit presque pris pour des Africains. Les prêtres profitèrent ce jour-là des douceurs de l'hospitalité qu'on nous avoit offerte ; ils animèrent même le repas, et ne parurent pas du tout croire qu'ils eussent été jettés sur ce coin du globe pour passer leur temps dans la pénitence et dans la prière. 1788. Février.

Après avoir baigné les murs du fort, le petit ruisseau qui couloit au travers du village, venoit se décharger dans la mer à une petite distance de l'endroit où nous avions amarré, ce qui nous présentoit un moyen bien précieux de faire de l'eau. Nous saisîmes donc avec empressement une occasion si favorable de remplacer la consommation que nous avions faite d'un article si important.

Le premier mât que les charpentiers avoient été couper dans les bois pour l'*Iphigénie*, se trouva incapable de servir. Le 10, le gouverneur eut la bonté de permettre que les deux galions, armés complétement, accompagnassent les chaloupes de nos deux vaisseaux qui devoient porter les charpen- Mercredi 10.

1788. Février. tiers à terre, environ à une lieue du fort, pour en aller couper un autre. Vers midi, ils furent sous voiles, et commencèrent à naviguer de conserve avec nos chaloupes, qui étoient aussi bien armées et montées formidablement. On nous avoit assuré que des bandes nombreuses de Malais se tenoient sans cesse en embuscade, soit pour piller, soit pour emmener quelques traîneurs imprudens en esclavage, d'où il est rare qu'ils se sauvent, si toutefois on les en voit jamais réchapper. Nous étions donc déterminés à nous tenir en état de défense, de manière à pouvoir exécuter notre petite expédition sans être essentiellement troublés par eux. Sur les neuf heures, nos détachemens furent de retour avec de très-beau bois, et sans avoir vu l'ombre d'un ennemi. Cependant, les autres opérations avançoient, et l'on faisoit tous les préparatifs nécessaires pour la continuation du voyage.

Il fut résolu, au reste, que les deux vaisseaux se sépareroient en cet endroit. L'*Iphigénie* n'auroit pu être prête de quelques jours : et cet espace de temps nous devenoit précieux, attendu que l'année étoit déjà fort avancée. La *Felice* fut approvisionnée de

tous les articles dont elle pouvoit avoir be- 1788.
soin, et nous nous disposâmes à quitter Février.
Samboingan, sans plus long délai.

Tianna et Comekala (ainsi se nommoit le naturel de l'*entrée du Roi George*) étoient, depuis la mort de Winee, les seuls naturels de leurs îles respectives que nous eussions à bord de la *Felice*. On avoit embarqué les autres à bord de l'*Iphigénie*. Nous déposâmes alors sur ce vaisseau l'aimable chef d'Atooi, dont les îles se trouvoient sur sa route. Comekala resta avec nous, l'objet de notre voyage étant de nous rendre dans son pays.

Tianna avoit ressenti une si profonde affliction de la mort de Winee, que sa santé en fut considérablement altérée. Sa fièvre continuoit, et sembloit se jouer de tous les soins que nous prenions pour lui procurer du soulagement. Par un effet de cette même destinée qui avoit séparé pour jamais sa compatriote infortunée des amis qu'elle chérissoit et de la terre qui l'avoit vu naître, toutes ses réflexions se portoient vers son pays. On peut croire qu'il craignit souvent de ne plus entendre les doux noms de père et d'époux; que, peut-être même, il s'atten-

1788. Février. doit quelquefois à ce malheur, et se persuadoit que le sein de l'Océan seroit son tombeau comme il avoit été celui de Winee. Je le confiai donc aux soins du capitaine Douglas. J'espérai que le séjour qu'il feroit à terre jusqu'à son départ, et le spectacle nouveau des scènes qui l'environnoient, calmeroient la violence de son mal, et rendroient à ses esprits le degré de vigueur nécessaire pour soutenir le reste du voyage.

Le soir de ce jour, nous reçûmes à bord quatre beaux buffles avec de l'herbe et du plantin pour leur nourriture et celle de nos autres bestiaux. On ajouta à ces provisions une grande quantité de riz, de végétaux et de fruits, ainsi que plusieurs cochons très-gras. Notre intention étoit de mettre sur le champ à la voile; mais comme le vent soufloit du sud-est avec violence, et que les nuages qui obscurcissoient le temps ne permettoient pas de s'y confier, nous différâmes notre départ jusqu'au jour suivant.

Nous avions alors les moyens de témoigner au gouverneur quelque reconnoissance de ses attentions bienveillantes. Je lui envoyai un officier avec mission de le remercier de ses procédés, et de l'inviter à venir

le jour suivant prendre sa part d'un repas à bord des vaisseaux. Il accepta avec empressement. En retour de cette politesse de notre part, il nous pria d'un bal pour le soir même. J'en donnerai quelques détails lorsque je viendrai à parler de l'île et de ses habitans. 1788. Février.

A l'heure indiquée, le gouverneur vint nous trouver comme il l'avoit promis. Il étoit accompagné des trois religieux, et du major de milice. Nous le traitâmes le mieux qu'il nous fut possible, pour lui prouver notre sensibilité aux marques d'amitié que nous avions reçues de lui. Les prêtres se divertirent sur le vaisseau comme ils avoient fait à terre, et demeurèrent d'accord de cette vérité, que rien ne contribue autant que le vin et la bonne chère à anéantir l'empire des distinctions religieuses. Le gouverneur et sa suite nous quittèrent en nous exprimant, dans les termes les plus affectueux, combien ils étoient satisfaits de notre accueil. Jeudi 11.

A quatre heures d'après-midi, nous profitâmes d'une jolie brise de nord, et de ce que la marée nous favorisoit, pour virer à pic. Mais nous eûmes le malheur de recon-

1788. Février. noître que notre ancre avoit accroché un rocher. Tous nos efforts pour l'en détacher furent inutiles. Nous donnâmes avec vigueur un dernier coup de main, mais le cable échappa, et nous le perdîmes sans retour. Le vaisseau fut à l'instant sous voiles. Nous passâmes près de l'*Iphigénie*. Les gens de l'équipage jettèrent trois cris vers nous : nous les leur renvoyâmes à l'instant. Ce vaisseau ne pouvoit plus se servir de son vieux mât de misaine, et les charpentiers étoient occupés à terre à mettre le nouveau en état de le remplacer.

Le très - court séjour que nous fîmes à *Samboingan* ne nous laissa pas le temps d'acquérir, sur cet établissement, de plus grandes connoissances que celles que nous avoient données les récits d'autres voyageurs. Mais, comme cette place se trouve tout-à-fait étrangère à notre marine et à notre commerce, je n'hésite point à communiquer au public ce que m'en a dit le plus vieux des trois religieux. On pensera, sans doute, que la longue résidence qu'il a faite dans cette île rend son témoignage digne de quelque confiance.

Magindanao est une île d'une étendue

considérable. Elle a environ 120 milles de largeur, et 160 de longueur. La nature lui a donné un sol fertile et très-productif. Les parties intérieures renferment plusieurs chaînes de hautes montagnes, entre lesquelles sont situées des plaines immenses où de nombreux troupeaux errent à l'aventure dans les plus délicieux pâturages. Quelques parties du pays sont coupées, pour ainsi dire, par plusieurs vallées profondes. De vastes torrens descendus des montagnes les traversent pendant les saisons pluvieuses, et s'échappent impétueusement vers la mer. Les pluies et les vapeurs humides répandues dans les plaines, se résolvent en petits ruisseaux qui forment, en s'écoulant, mille et mille détours. Elles rassemblent, dans leur cours, une quantité de petits courans divers, de sorte qu'elles sont déjà des rivières considérables lorsqu'elles arrivent à la mer.

A peu près au milieu de l'île, on voit plusieurs lacs d'une assez grande étendue. Tout ce que nous en avons pu savoir, c'est que leurs bords sont habités par des tribus de naturels très-sauvages, dont le principal moyen d'existence consiste à piller ceux qui résident plus près de la mer. Ces peuples

1788. Février. se regardent comme libres, et absolument indépendans du souverain de *Magindanao*. Leur caractère est fier, implacable. Ils sont continuellement en guerre avec les Mahométans qui composent la principale partie des habitans de l'île. On les nomme *Hilloonas*. Ils ne professent aucune espèce de religion, et vivent dans l'état d'ignorance et de barbarie le plus complet.

Le souverain de *Magindanao* est un prince puissant. Il compte au dessous de lui plusieurs princes subalternes qui le reconnoissent pour leur chef. Il y en a, cependant, parmi eux, qui refusent de lui rendre cet hommage, et qui, par conséquent, sont toujours en guerre avec lui; d'où l'on peut conclure que la paix n'est pas un des biens dont le ciel a favorisé cette île. Les Espagnols, il est vrai, prétendent avoir des droits sur *Magindanao*, et la regardent comme entiérement soumise à leur domination. Mais c'est une prétention illusoire : car, malgré qu'ils soient en possession de ces forts dans l'île, elle n'est rangée, en aucune manière, sous les loix de leur nation.

La ville de *Magindanao* est située sur la côte sud-est de l'île. Elle est traversée par

une rivière capable de recevoir de petits vaisseaux, et fait un commerce considérable avec *Manilla*, *Sooloo*, *Bornéo* et les *Moluques*. Ses articles d'exportation sont du riz, du tabac, de la cire jaune et des épiceries: elle reçoit, en échange, de gros draps de Coromandel, de la porcelaine et de l'opium. 1788. Février.

Cette ville étoit jadis accoutumée à être visitée par des vaisseaux européens d'un port peu considérable. Mais il y a très-long-temps qu'elle n'en a vu aucun. Le gouverneur nous informa que l'*Iphigénie* et la *Felice* étoient les seuls vaisseaux européens qui eussent fait voiles dans ces mers dans le cours de plusieurs années.

Les habitans de cette île professent tous la religion de Mahomet, à l'exception des *Hilloonas*. Ceux-ci, comme nous l'avons déjà observé, ne sont gouvernés par aucuns principes religieux, n'ont aucune espèce de culte, et vivent absolument dans l'état de nature.

Ces peuples sont appellés par les Espagnols, *Negros del Monte*, ou Nègres de la Montagne, à cause de leur ressemblance avec les Noirs d'Afrique, tant au physique qu'au moral. On prétend qu'ils étoient, dans

1788. l'origine, seigneurs de *Magindanao*, et
Février. même de toutes les Philippines. *Isla de Negros*, ou l'île des Nègres, en est entièrement peuplée, et ils y sont en état d'hostilités continuelles avec les Espagnols. Les naturels de l'île qui suivent la loi de Mahomet sont des hommes robustes ; leur teint est d'un cuivre foncé, et ils passent pour des marchands très-intelligens.

Si les *Hilloonas*, ainsi qu'on le croit, ont été, dans l'origine, habitans de *Magindanao*, il y a tout lieu de présumer qu'ils se sauvèrent jusques dans leurs montagnes pour conserver leur liberté, lors de l'invasion des Mahométans qui, pendant les treizième et quatorzième siècles, se répandirent, comme des nuées de sauterelles, sur l'Archipel oriental. La plus grossière ignorance, les dispositions les plus barbares, semblent être devenues si naturelles chez eux qu'elles les laissent sans le moindre desir, et peut-être même, sans la moindre idée d'une intelligence supérieure à la leur. Les missionnaires catholiques-romains, que leur zèle si connu pour la conversion des Infidèles a portés à aller prêcher le christianisme à ces peuples barbares,

barbares, ont été bientôt pris et massacrés par eux. 1788. Février.

L'île est bien boisée : des forêts impénétrables en couvrent plusieurs parties vers les côtes de la mer. Sur d'autres, les bois sont jettés çà et là avec une irrégularité qui plaît à l'œil. Ils contribuent ainsi, non-seulement à l'embellissement du pays, mais encore à la salubrité, à la commodité des lieux en abritant les collines et les vallées contre la chaleur dévorante des rayons du soleil. Les espèces d'arbres qui y abondent le plus sont le *teake*, le *poone* et le *larix*. Mais la plus utile et la plus précieuse des productions de l'île, c'est le cannellier. Il s'y trouve partout, et ne le cède en rien pour la qualité à celui de l'île de Ceylan. On nous donna, pour échantillon, de l'écorce fraîchement ôtée de cet arbre. Nous lui trouvâmes une délicatesse de goût et de parfum comparable à celle de la cannelle de cette dernière île. Notre bon ami le religieux eut la bonté de nous procurer quarante jeunes plants du véritable cannellier que nous réservâmes pour les îles Sandwich.

L'air passe pour très-salubre à *Magindanao*, sur-tout dans le voisinage de la mer.

1788. Février. La chaleur n'y est pas, à beaucoup près, aussi brûlante qu'on s'attendroit naturellement à la trouver dans un pays situé au milieu même de la zone torride. Je ne me souviens pas d'avoir vu le thermomètre à plus de 88 degrés ; et très-souvent il descendoit jusqu'à 62. Les vents d'est qui règnent sur cette partie de la côte baignée par la mer Pacifique rendent l'air frais et agréable. Le vent alizé souffle continuellement sur ses bords, et avec tant de violence qu'il balaie, en quelque sorte, l'île dans toute sa largeur : et quoique, dans son passage, il perde beaucoup de sa force, il en conserve cependant assez pour apporter quelques brises rafraîchissantes aux habitans de la rive occidentale. Les parties intérieures sont beaucoup plus froides, parce qu'un athmosphère très-nébuleux, suspendu, pour ainsi dire, sur le sommet des montagnes, s'y résout en épaisses et humides vapeurs.

Le sol est très-fertile, et propre à la culture de toutes les familles de végétaux. Il produit du riz en abondance. On peut s'en procurer un *pécul* ou 133 livres pour un dollar d'Espagne.

On y cultive dans la plus grande perfec-

tion l'igname (1) et la patate douce. On y trouve aussi le cocotier, le *pumble-nose*, le mangoustier, le *jack*, le plane, l'oranger, 1788. Février.

(1) Cette plante est la même dont il a déjà été parlé sous le nom d'*yams* au commencement du voyage qui sert d'introduction à celui-ci. J'avoue de bonne foi que j'ignorois alors quel nom elle avoit en françois. L'*igname* est une plante qui croît en plusieurs endroits de l'Amérique, en Afrique, en Guinée, sur la Côte-d'Or, etc. C'est une espèce de patate. On ne sème point l'*igname*, mais on plante seulement un morceau de la racine, et pourvu qu'il y ait une petite fibre, elle pousse immanquablement et grossit. Ses tiges sont carrées, et rampent, non-seulement sur la terre où elles produisent des racines, mais aussi sur les haies. Ses feuilles sont plus grandes et plus fortes que celles de la patate, d'un verd plus brun et plus luisant, en forme de cœur. Ses fleurs sont jaunâtres, ramassées en manière d'épi. Ses racines sont grosses, longues, couvertes d'une petite eau de couleur cendrée, obscure, garnies de beaucoup de petites fibres. Elles ont une chair blanche, succulente et farineuse, quelquefois vineuse. On les mange au lieu de pain quand elles sont cuites. Elles servent de nourriture aux insulaires de la mer du Sud. Voyez sur cette plante, *les Lettres curieuses et édifiantes, tome X, page* 68 ; *le Dictionnaire des Jardiniers de Philippe Miller, etc.*

Note du Traducteur.

1788. Février. le limonnier, en un mot, tous les arbres fruitiers que produisent les climats de la même température. La nature a été très-libérale envers les habitans, en faisant naître pour eux, sans le secours de leur travail et de leurs efforts, toutes les productions diverses qui croissent en si grande quantité sous le tropique.

Il y a aussi dans ce pays des mines d'or que l'on présume être d'une grande valeur. On peut croire que les Espagnols les connoissoient, ou soupçonnoient leur existence, et que c'est ce motif qui les détermina à s'établir sur l'île. Mais comme les naturels ignorent entiérement l'art d'exploiter les mines, ils n'ont pas pris la peine de les reconnoître. On nous a assuré que le peu d'or qu'ils ont, si toutefois ils sont parvenus à s'en procurer, est celui que les torrens détachent, pendant l'automne, des montagnes habitées par les *Hilloonas*, et où se trouvent les parties qui recèlent, à ce qu'on croit, ce précieux métal. Mais, d'un côté, ces montagnards sont en trop grand nombre et trop déterminés à ne céder, qu'après une lutte vigoureuse et même sanglante, un poste qu'ils occupent depuis si long-temps;

et de l'autre, la puissance des Espagnols est aujourd'hui beaucoup trop affoiblie pour qu'ils osent entreprendre de les en déloger. 1788. Février.

Toutes les parties de l'île abondent en buffles, vaches, cochons, boucs, etc. On y trouve aussi une quantité d'oiseaux divers, et une espèce de canards dont la tête est de couleur d'une très-belle écarlate. On y voit encore une petite race de chevaux remarquables pour leur intelligence. Cependant les naturels se servent principalement des buffles pour les différens travaux du labourage et de l'agriculture.

Les habitans de *Magindanao* mâchent presque tous du bétel et de l'arek; mais ils font un usage plus modéré de l'opium qu'aucuns des insulaires des mers de l'Orient.

Les *Pros* des Malais sont en grand nombre et d'une force redoutable. Ils peuvent contenir de cinquante à deux cents hommes. Les résultats ordinaires de leurs expéditions vagabondes sont l'effusion du sang, le carnage et la captivité des habitans des villes et des villages qu'ils surprennent sans défense, ou des personnes qui composent l'équipage des vaisseaux qu'il leur arrive de prendre.

1788. Février. Le village, ou, si l'on veut, la ville de *Samboingan*, est située sur les bords d'un petit ruisseau qui se décharge immédiatement dans la mer, et que des bosquets de cocotiers couvrent de leur agréable ombrage. On y compte environ mille habitans, y compris les officiers, soldats, et leurs familles respectives. Il y a dans les environs plusieurs petits observatoires construits sur des postes de douze pieds de haut, et dans lesquels on tient constamment une garde. Ce qui donne à croire que les Espagnols sont sans cesse en état de guerre avec les naturels du pays.

Les habitans se servent, pour bâtir leurs maisons, de ces simples matériaux qui sont d'un usage général parmi les insulaires des mers de l'Orient. Ils les élèvent sur des postes. Ils emploient le bois de bambou pour leur construction, et les couvrent avec des nattes. Les pièces d'en bas sont destinées à loger les cochons, le bétail et la volaille : la famille occupe celles d'en haut. Nous ne fûmes pas peu surpris de voir que les Espagnols, au lieu de faire naître l'émulation parmi les naturels, et de contribuer à leurs progrès par la supériorité qu'ils ont sur eux

dans la connoissance des arts et des agrémens de la vie, dégénèrent insensiblement eux-mêmes, et adoptent les mœurs et les coutumes de ce peuple dont ils affectent de mépriser l'ignorance. Quoiqu'ils n'aient guère sujet de vanter la magnificence de leurs maisons, ils ont pourtant une église bâtie convenablement. C'est l'ouvrage de leur dévotion : elle est construite en pierres. On ne peut pas regarder le fort comme une place d'une grande défense. Autant que nous en pûmes juger, il est dans un état de délabrement qui augmente tous les jours : car le gouverneur eut la précaution d'empêcher que nous en fissions un examen particulier. Du côté de la terre, toute la défense consiste en une simple barrière avec deux ou trois pièces de canon. Il ne faudroit pas une attaque bien vigoureuse pour parvenir à s'emparer de la place. La *Felice* et l'*Iphigénie* auroient pu certainement, à elles seules, faire éprouver un terrible échec à la puissance des Espagnols dans cet établissement. Toute leur force militaire consiste en cent cinquante ou deux cents soldats, natifs de *Manilla*, place où le gouverneur a aussi pris naissance. Leur discipline nous

1788. Février.

1788. parut répondre parfaitement à l'état de la
Février. forteresse dont ils formoient la garnison.

Samboingan est la *Botany-Bay* (1) des Philippines. Le bannissement en cette place est la peine de certains crimes. Nous ne vîmes aucuns criminels ; mais nous avons tout lieu de soupçonner qu'on tient la plupart d'entr'eux renfermés dans une espèce de prison très étroite.

Quelque peu considérable, au reste, que paroisse cet établissement, on assure que l'emploi du gouverneur lui rapporte trente mille dollars pendant les trois années de sa résidence en cette place. Il retire ce profit des fournitures d'habillemens et de provisions diverses qu'il fait aux soldats ; et aussi de la poudre d'or, de la cannelle, des épiceries, et d'autres marchandises de contrebande.

Les habitans observoient dans leur conduite avec nous les règles de la plus aimable bienséance. Ils sont uniquement redevables de ces heureuses manières à l'esprit

---

(1) Tout le monde sait que *Botany-Bay* est l'île où les criminels sont déportés d'Angleterre.

Note du Traducteur.

de civilisation introduit chez eux par le vieux religieux. Ses deux coopérateurs dans les travaux de la vigne spirituelle étoient plus propres à corrompre qu'à rendre meilleur le pauvre peuple confié à leurs soins. Quant à lui, il avoit ce caractère doux et conciliant, si nécessaire dans ceux qui entreprennent de cultiver l'esprit des Sauvages.

1788. Février.

Ce ne fut pas sans beaucoup de surprise que nous entendîmes un concert exécuté par une troupe d'assez bons musiciens, tous naturels du pays. Elle consistoit en quatre violons, deux bassons, et plusieurs flûtes et mandolines. Ces musiciens, que nous étions loin d'attendre, se tiroient assez bien de quelques unes des pièces choisies de Handel. Ils connoissoient aussi plusieurs de nos contredanses angloises, de nos airs favoris, et de nos chansons des rues. Mais ils exécutoient le *Fandango* avec une perfection capable de charmer les oreilles les plus délicates en Espagne. Les Malais, comme beaucoup d'autres nations sauvages, sont extrêmement sensibles aux douceurs de la musique ; ils peuvent même, avec du travail, exceller dans cet art enchanteur.

1788. Février. Le bon vieux religieux avoit aussi appris à danser à la plus grande partie de la ville ; de sorte que les habitans de ce lieu infréquenté, de ce pays situé à l'extrêmité du globe, connoissoient les deux genres d'amusement les plus propres à réveiller la langueur, ou à adoucir les amertumes de la vie. La veille de notre départ, au soir, le gouverneur, ainsi que je l'ai déjà dit, nous donna une autre preuve de sa politesse et de son caractère hospitalier, en préparant un bal exprès pour nous procurer quelque plaisir.

Sur les huit heures du soir, la compagnie se rassembla à la maison du gouverneur. Les dames, escortées par un certain nombre de jeunes gens de *Samboingan*, étoient vêtues à la mode de l'île qui approche beaucoup de celle de *Manilla*, d'où nous pouvons croire qu'elles ont emprunté leur habillement. Il consistoit en un voile qui leur tomboit avec grace jusqu'au bas des jambes. Par l'art avec lequel elles l'arrangeoient, elles augmentoient leurs charmes, ou savoient se rendre belles, quand la nature leur avoit refusé la beauté. Leurs bras seuls restoient nus : mais les plis du voile étoient ménagés

de manière à laisser appercevoir le sein, tandis que l'œil avide et curieux cherchoit en vain à saisir les traits du visage au travers de ce même voile qui lui en déroboit entiérement la beauté simple et naturelle. Elles avoient les chevilles et les poignets ornés de bracelets d'or, qui donnoient, comme on le croira sans peine, quelque chose de riche à leur tournure, déjà remplie de noblesse et d'élégance. Plusieurs de ces femmes étoient très-belles : certains regards voluptueux qui paroissoient leur être habituels, le devenoient davantage encore dans les mouvemens de la danse, et ne les rendoient pas moins agréables. Le *Fandango* fut exécuté dans la plus grande perfection. Leurs pas ne faisoient rien perdre au menuet de sa noblesse; et les contredanses angloises dont ils dansèrent quelques-unes pour nous plaire, ont été souvent exécutées avec moins de grace et de légéreté dans plusieurs de nos assemblées les mieux choisies, qu'elles ne le furent alors dans un coin des îles Philippines. Ce divertissement dura jusqu'à minuit, heure à laquelle la compagnie se sépara avec toutes les marques de la satisfaction la plus complète.

1788. Février.

1788. Février. C'est au vénérable religieux que le peuple de *Samboingan* a l'obligation de ces innocens plaisirs. Lui-même il se mêloit à la danse. Il seroit honorable, je ne dis pas seulement pour l'Espagne, mais encore pour la religion qu'elle professe, d'employer des hommes qui, à l'exemple de ce prêtre aimable, feroient de leurs missions un moyen de consolation et une source de bonheur pour leurs semblables. Certes, ils réussiroient mieux ainsi, qu'en y portant cette discipline austère, cette cruelle intolérance dont l'effet est toujours de produire des conversions peu sincères, des dévotions mal entendues, et qui est si opposé à l'esprit de douceur et de bonté du christianisme.

Au reste, malgré toutes ses honnêtetés, le gouverneur ne nous permit pas de porter à terre un seul des instrumens qui pouvoient servir à des observations astronomiques; nous fûmes donc obligés de les faire des vaisseaux, non sans un grand désavantage.

Suivant plusieurs bonnes observations faites à midi, la latitude nord du mouillage étoit de 6 degrés 58 minutes, et sa longitude, d'après vingt autres observations que nous fîmes successivement sur les distances

du soleil et de la lune avec de bons sextans, de 122 degrés 28 minutes Est de Greenwich. Le pavillon qui flottoit sur le fort, nous restoit alors au nord-mi-est, à un demi mille de distance. 1788. Février.

Le mouillage devant le fort est mauvais et d'un fond de roche : vis-à-vis de la ville, il est beaucoup meilleur ; les vaisseaux y mettent à l'ancre sur un fond de sable, et sont bien abrités, excepté de la partie sud-ouest ; et même de ce côté, le vent ne souffle pas avec assez de violence pour produire une grosse mer, ou pour faire craindre quelques dangers.

Je vais interrompre un moment le cours de mon voyage pour offrir au lecteur les observations et les remarques que j'ai eu occasion de faire sur le passage entre la mer Pacifique du Nord et les mers de Chine. J'espère qu'elles ne lui paroîtront pas étrangères à l'objet de cet ouvrage. Il est d'une importance majeure pour ceux qui entreprennent le commerce de l'Orient, soit au nord, soit au midi des Philippines, d'avoir une connoissance de cette route. Elle est, sur-tout, essentielle aux vaisseaux qui prennent le passage oriental à la Chine, passage

1788. Février. qu'ils préfèrent souvent à tout autre, particuliérement en temps de guerre, lorsqu'ils sont chargés pour le port de Canton, dans la mousson de nord-est.

Des observations nautiques sont toujours de la plus grande utilité. Je livre les miennes aux réflexions et à la sagacité des personnes qu'elles peuvent intéresser davantage. Il y a cependant ici une réflexion à faire. Quoique dans leur route à travers les mers de Chine, et le long des îles Philippines dans la mer Pacifique, la *Felice* et l'*Iphigénie* n'aient essuyé aucuns dangers, d'autres vaisseaux pourroient n'être pas aussi heureux en suivant la même, attendu qu'elle est regardée généralement comme très-périlleuse. Nous n'éprouvâmes, en effet, aucuns obstacles ; et je ne doute pas qu'en prenant toutes les précautions convenables, des vaisseaux ne parvinssent à se procurer une entrée facile et sûre dans les mers de Chine par *Magindanao* et le canal de *Basilan*.

Les mers de l'Orient sont, on ne peut en douter, remplies d'écueils qui rendent nécessairement la navigation très-redoutable. Ces écueils sont pour la plupart inconnus ; ce qui ne contribue pas peu à en aug-

menter les dangers. Il est vrai que des vaisseaux qui suivent la route ordinaire à travers les mers de Chine par la mousson de sud-ouest, n'ont pas beaucoup à craindre s'ils ne font que reconnoître les différentes îles pour se procurer de nouveaux points de départ. Tous les temps ne sont pas propres à faire des observations lunaires, et c'est ce qui devroit éveiller la vigilance et rendre plus sensible la nécessité de prendre les précautions qu'il importe tant de ne pas négliger dans cette difficile navigation.

1788. Février.

Il ne seroit pas du tout prudent de faire monter des vaisseaux dans les mers de Chine contre la mousson de nord-est ; de même qu'on courroit beaucoup de risque à les faire descendre par le vent de sud-ouest. Il y a dans ces mers un si grand nombre de courans divers, qu'un vaisseau se trouve exposé, sans s'en être apperçu, dans le milieu du danger, et qu'on ne peut réussir à le sauver, avec toute l'activité et toute l'habileté imaginables, même quand il est doublé de cuivre.

Je sais qu'il y a des exemples de vaisseaux qui sont venus à bout de faire le voyage malgré les vents qui régnoient dans ces

1788. Février. mers. Ceux-là, on devroit plutôt les citer comme des preuves extraordinaires de bonheur pour avoir échappé à un nombre infini de périls divers dont un seul pouvoit leur être fatal, que les offrir pour exemple, et encourager ainsi d'autres vaisseaux à entreprendre la même navigation. Car, outre les risques du voyage, en supposant même qu'on pût s'y exposer avec ces inconvéniens, toutes les chances sont contre le succès, lorsque les moussons soufflent avec violence, soit dans une route, soit dans une autre.

Comme des vaisseaux ont toujours beaucoup à craindre, même par les vents périodiques, il est essentiellement nécessaire de les pourvoir d'un couple de chronomètres. A l'aide de ces instrumens, on peut déterminer d'une manière sûre les positions du vaisseau. Car, comme ils sont sujets à s'arrêter, si un accident semblable arrive à l'un des deux, on peut connoître par l'autre l'intervalle de temps qui s'est écoulé, sur-tout si on prend soin de les consulter de quatre heures en quatre heures; et c'est une attention qu'il est très-important d'avoir. Il

convient

convient aussi de s'assurer de leur exactitude dans tous les lieux où le vaisseau s'arrête assez de temps pour qu'on puisse en faire l'examen nécessaire. 1788. Février.

Il y a plusieurs exemples récens d'accidens funestes arrivés à des vaisseaux pendant les moussons ordinaires, pour avoir manqué de ces instrumens si utiles.

L'*Hornby*, vaisseau de Canton, chargé pour Bombay, dans le mois de décembre 1788, fut poussé par une brise de vent contre l'île *Pula Sapata* dans les mers de Chine, et se vit au moment d'être mis en pièces. Il étoit si près de la terre que rien ne paroissoit plus pouvoir le sauver. Tout-à-coup, la vague rebondit avec violence du côté d'un rocher : le vaisseau saisit alors avec une extrême promptitude le moment de faire de la voile, et eut ainsi le bonheur de s'en tirer.

Dans la même année, un vaisseau hollandois périt sur le bas-fond de *Prata;* les gens de l'équipage se sauvèrent dans la chaloupe, et arrivèrent heureusement à Canton.

En 1789, et à peu près dans le mois de juin, le *Lizard*, vaisseau chargé de Bom-

1788. Février. bay pour Canton, échoua sur le bas-fond de *Lincoln*. Le capitaine et sept hommes avec lui furent les seules personnes de l'équipage qui réchappèrent. Après avoir essuyé les plus cruelles fatigues et souffert des maux inexprimables dans une petite chaloupe, ils débarquèrent à Canton.

On présume que l'*Argyleshire*, fort vaisseau de guerre, chargé du Bengale pour la Chine, a péri dans quelqu'endroit des mers de Chine.

Le nombre des vaisseaux espagnols et portugais qui ont péri dans ces mers est considérable : ce qui prouve qu'on ne sauroit apporter trop de vigilance et de précaution dans une navigation si périlleuse.

Le *Cornwallis*, du port de 800 tonneaux, commandé par le capitaine William Counsill, descendit les mers de Chine dans son voyage au Bengale en mai 1789, époque que l'on supposoit être celle de la mousson de sud-ouest. Il rencontra tant de bas-fonds divers, tant d'îles et de rochers qu'on regarda comme un véritable miracle qu'il eût échappé. S'il n'eût pas été équipé d'une manière supérieure, et gouverné avec une sagesse et une habileté peu communes, il y

a toute apparence qu'il n'eût jamais gagné le Bengale. 1788. Février.

Comme l'extrait suivant d'une lettre écrite à bord de ce vaisseau peut être d'une grande utilité aux navigateurs qui, par la suite, feront voiles dans ces parages, je n'ai pas cru avoir besoin de justification pour l'insérer ici.

Malacca, 4 juillet 1789.

« Nous arrivâmes de la Chine ici, le 27
» juin, après une traversée de quarante-cinq
» jours que nous avons regardée comme ex-
» trêmement longue et ennuyeuse pour un
» vaisseau aussi bon voilier que le *Corn-*
» *wallis*. Nous eûmes dans notre trajet une
» singulière position à l'est; nous ne pûmes
» découvrir ni le *Macclesfield* ni *Pula Sa-*
» *pata*. Ce fut le 28 mai que nous vîmes
» pour la première fois la terre. Elle nous
» restoit au sud-ouest-mi-sud, à quatre
» lieues de distance, ainsi qu'un rescif et
» des brisans très-dangereux, que nous
» conjecturâmes être les *Andrades*, se trou-
» vant à peu près au même degré de lati-
» tude. A deux heures et demie passées,

1788. Fevrier. » P. M. (1), on apperçut du pont un bas-
» fond gisant au sud-ouest-mi-ouest, à deux
» milles de distance ; et vers les quatre
» heures, comme nous gouvernions au sud-
» est, nous fûmes obligés de virer vent de-
» vant, à cause d'un autre bas-fond qui
» nous restoit au sud-est-quart-est, à la
» distance de deux milles. A l'extrêmité
» sud-est de ce bas-fond est une île basse
» et sablonneuse sur laquelle nous vîmes
» quelque chose qui ressembloit à un bâti-
» ment naufragé. Le temps étoit très-raffa-
» leux. Pendant la nuit, nous crûmes pru-
» dent de gouverner au nord en faisant
» modérément de la voile ; car nous crai-
» gnions que cette chaîne de bas-fonds ne
» s'étendît davantage au sud. Le lendemain,
» à la pointe du jour, nous virâmes vent
» arrière, et courûmes sur les bas-fonds,
» et à 10 heures, A. M. (2), nous les dé-
» couvrîmes. Nous fûmes alors obligés de
» serrer le vent à l'est et à l'est-nord-est,
» jusqu'à trois heures P. M. (3), et de nous

(1) *Post Meridiem*, après midi.
(2) *Ante Meridiem*, avant midi.
(3) *Post Meridiem*, après midi.

» tirer ainsi successivement des différens 1788. Février.
» bas-fonds que nous apperçûmes. Onze
» d'entr'eux décrivent une courbe ou cer-
» cle profond, et se prolongent considéra-
» blement à l'ouest. Ils paroissent embrasser
» dans leur étendue, qui est d'environ vingt-
» cinq milles, chacune des deux extrêmités
» est-nord-est, et ouest-sud-ouest. Ce qui
» rend plus dangereux encore de les recon-
» noître, c'est qu'il y en a, même dans les
» endroits où la surface de l'eau est calme
» et unie, et qu'il est impossible de les ap-
» percevoir, en ce qu'on ne remarque au-
» tour d'eux d'autre rocher que le premier.

» Quand nous fûmes sortis de ce rescif,
» nous gouvernâmes au sud; et le jour sui-
» vant, nous nous trouvâmes dans une mer
» débarrassée d'obstacles.

» Le 30, à midi, nous apperçûmes des
» brisans qui gisoient au nord-est-quart-
» nord, à huit ou neuf milles de distance.
» Ce rescif nous parut avoir le même gise-
» ment que le dernier. Des rochers dange-
» reux règnent le long de ses bords. Son
» étendue est d'environ trois lieues. Lors-
» qu'on apperçut ce rescif, notre latitude
» nord étoit, suivant une bonne observa-

1788. Février. » tion, de 8 degrés 47 minutes. Plusieurs » autres observations du soleil et de la lune » nous donnèrent une longitude est de 114 » degrés 14 minutes 45 secondes, à 62 milles » à l'est de notre estime. Quand nous fûmes » sortis de ces bas-fonds, nous gouvernâmes » au sud-ouest. Le 4 juin, à cinq heures » du matin, on découvrit une île basse et » sablonneuse avec un rocher dessus. Elle » nous parut toute unie quand nous l'ob- » servâmes du gaillard d'arrière ; et avant » que nous pussions changer la direction » du vaisseau, nous nous trouvâmes à trois » quarts de mille d'une dangereuse chaîne » de rochers qui se présenta à nous préci- » sément à fleur d'eau. Pendant la nuit, » nous eûmes une forte brise qui ne nous » permit pas de filer moins de cinq à six » nœuds par heure ; mais elle se calma heu- » reusement dans la matinée. Une demi- » heure de plus d'obscurité ou de ce vent » violent, et notre perte étoit inévitable. » Ce rescif court nord nord-ouest et sud- » sud-est ; il a cinq milles de longueur. Sa » latitude nord est de 7 degrés 52 minutes ; » sa longitude Est, à peu près de 112 degrés » 32 minutes. Pour éterniser notre recon-

» noissance envers la Providence qui nous 1788. Février.
» avoit si heureusement délivrés, nous ap-
» pellâmes l'île, *île de la Providence :* quant
» au rescif, nous lui donnâmes le nom de
» *rescif de Sébastien.*

» Les dangers sans nombre auxquels nous
» nous étions vus exposés, nous avoient
» rendu la route extrêmement fatigante.
» Enfin nous découvrîmes les *Natumas* et
» *Anambas*, sur le compte desquelles on est
» bien dans l'erreur, tant pour la latitude
» que pour la longitude ».

Il paroît, d'après ces détails, que des vaisseaux d'Europe chargés pour la Chine, et qui n'auront point gagné le détroit de la Sonde au mois de septembre, n'ont rien de plus prudent à faire que de prendre le passage à l'est pour éviter les dangers dont nous venons de parler. Quoique les vaisseaux de la compagnie des Indes orientales, le *Walpole*, le *Belvedère* et le *Walsingham* soient arrivés en Chine dans le mois de novembre 1787, c'étoit de leur part une témérité qu'une nécessité impérieuse pouvoit seule justifier.

Le *Walsingham* monta le long de la côte de Bornéo, et fut même favorisé d'un bon

1788. Février. vent de sud-ouest sur la côte des Philippines: il courut cependant de si grands risques qu'aucun homme sage ne seroit tenté de s'y exposer de nouveau. Le *Walpole* gagna la côte de Luconie, et son passage fut heureux, quoique, de l'avis du capitaine Churchill, les dangers ne fussent pas moins considérables. Enfin, le *Belvedère*, capitaine Greer, fit voiles, dans le même temps, à travers les mers de Chine, et cependant, selon toutes les probabilités, la mousson devoit y régner alors avec violence.

Ce sont là de ces faveurs de la fortune qu'on doit plutôt considérer comme des coups de bonheur que citer comme des exemples. Car, dans tous les cas, il seroit, certes, beaucoup plus prudent pour les vaisseaux de préférer un passage à l'est, surtout quand ils n'ont point gagné les hauteurs de Java vers le 10 octobre.

Les détroits de *Bally* ou d'*Allas* offrent, dans cette dernière hypothèse, un passage sûr, si toutefois les cartes de M. Dalrymple sont bien exactes. Delà, les vaisseaux continuent leur route jusqu'aux détroits de *Macassar*, et il leur importe de prendre

toutes les précautions nécessaires à cause des îles et bas-fonds qui gisent entre ces détroits. 1788. Février.

Les détroits de *Macassar* ont aussi leurs dangers. A la vérité, ils sont en petit nombre, et on les connoît parfaitement. L'*Experiment* et le *Capitaine Cook* traversèrent ces détroits, et firent d'utiles observations dans leur passage (1). L'*Experiment* fut pourtant poussé sur la côte, et un peu endommagé. Dans le temps de la mousson de nord-ouest, il y a d'ordinaire un courant qui traverse au sud. Ce sont, en général, les eaux de la mer Pacifique et de l'Archipel de *Sooloo* qui, se trouvant resserrées en cet endroit, y forment ce courant. Dans le passage des détroits, les vents sont variables. Mais lorsqu'on en est une fois sorti, on trouve qu'ils soufflent à l'est, et à l'est-sud-est. Il n'est guère possible alors, il n'est même pas permis de douter qu'on ne puisse arriver sous la côte de *Magindanao*, qui est préférable à l'île de *Sooloo*, où il règne par fois des vents d'ouest, sur-tout

(1) Ces vaisseaux faisoient, en 1786, un voyage de commerce, de Bombay à la côte nord-ouest d'Amérique. *Note de l'Auteur.*

1788. Février. dans les mois de novembre et de décembre. Il ne seroit donc pas avantageux de porter vers *Sooloo*, en ce que les courans et les vents rendroient très-difficile pour les vaisseaux de monter à *Magindanao*, indépendamment d'un grand nombre de bas-fonds et de rescifs de corail fort dangereux qui gisent çà et là entre *Sooloo* et *Basilan*; tandis qu'on peut passer entre le haut des détroits de *Macassar* et l'extrêmité sud de *Magindanao*, sans s'exposer à de grands périls. Nous traversâmes ce canal entre *Jelolo* et l'île de *Morotay*, et rentrâmes dans la mer Pacifique au sud de cette île.

Les courans portent ici au sud-ouest ; et avec le vent, ils portent à l'est. Il n'en est pas moins très - possible de gagner l'île de *Basilan*, et delà *Samboingan*, où l'on trouve tous les rafraîchissemens nécessaires. Nous dirigeâmes alors notre route vers *Sanguir* et ces petites îles qui gisent entre *Sanguir* et l'extrêmité méridionale de *Magindanao*. Ces îles sont d'une hauteur médiocre, et bien boisées. Il n'y a autour d'elles aucun écueil qu'on ne puisse appercevoir, et qu'il ne soit, par conséquent, très-facile d'éviter. *Sanguir* est bien peuplée, et offre

des rafraîchissemens de toute espèce. On dit que cette île abonde aussi en épiceries dont elle fait un commerce avec *Magindanao*. Il nous a paru que les vents d'est y régnoient, et ne s'en éloignoient jamais beaucoup.

1788. Février.

Entre les îles de *Basilan* et de *Sanguir*, il y a plusieurs petites îles qui ne sont point marquées sur les cartes : mais nous n'avons apperçu dans leur voisinage rien qui annonçât le moindre danger.

Le passage par *Samboingan* est certainement préférable au passage à l'est de *Magindanao*. Il est très-difficile d'y parvenir par ce dernier. Ce ne fut qu'avec beaucoup de temps, de peines et de fatigues que nous pûmes gagner seulement le 147e degré de longitude. De plus, la route est, pour ainsi dire, semée d'écueils. On y apperçoit partout de petites îles basses et sablonneuses, et un grand nombre de rescifs de roches de corail qui, dans une nuit noire et obscure, seroient la cause d'une perte certaine. Il y a d'autant plus à craindre pour les vaisseaux que la sonde ne rapporte pas de fond, et qu'ainsi, ils ne peuvent être avertis à temps du danger qu'ils courent. Mais, en supposant même qu'on réussisse à se tirer de ces

1788. Février. rochers et de ces bas-fonds, il ne seroit pas prudent de virer vent devant, avant d'avoir dépassé la Nouvelle-Guinée. Enfin, on doit se figurer la route au nord comme placée au travers de ces îles dangereuses, les Carolines, dont on ne regardoit pas la position comme déterminée d'une manière bien certaine, jusqu'au moment où elle l'a été par l'*Iphigénie*, ainsi que le gisement des bas-fonds qui l'avoisinent; et particuliérement celui du bas-fond *Abregoës* dont l'existence étoit généralement révoquée en doute, mais qu'on sait aujourd'hui être placé sur la route des vaisseaux qui entrent de la mer Pacifique dans les mers de Chine entre Formose et Luconie.

Si on préfère le passage à l'ouest de *Magindanao*, il n'y a pas de danger à entrer dans le canal de *Basilan;* du moins, n'en apperçûmes-nous aucun. On trouve dans ce passage des chûtes d'eau considérables, mais rien de plus, à l'endroit du mouillage à la hauteur du *Fort Caldera*. Ce passage est de beaucoup le plus court; et, dans mon opinion, il est égal, sous tous les rapports, à celui de la mer Pacifique, si on en excepte toutefois, ce qui est d'une considération

très-importante, les moyens de rafraîchissemens pour l'équipage des différens vaisseaux. 1788. Février.

En quittant *Samboingan*, les navigateurs doivent, autant qu'il leur sera possible, serrer de près le rivage de *Magindanao*. Comme le vent souffle généralement à la hauteur de la côte qui est à pic, ils n'en auront rien à craindre. Quant aux endroits propres au mouillage, ils se trouvent déjà indiqués dans le compte que j'ai rendu de l'établissement de *Samboingan*.

De *Magindanao*, il sera nécessaire de porter directement vers la partie méridionale de l'île de *Panay*. Si le vent n'est pas très-favorable, il faudra alors ranger la côte de l'île *del Negros*. Il n'y a aucun danger à serrer de près l'île de *Panay* dont la côte est très-sûre, jusqu'à ce qu'on ait gagné la pointe occidentale de l'île *Mindoro*. De là, on avancera à la côte de *Luconie*, où l'on sera favorisé beaucoup par les courans qui portent au nord, pendant le temps de la mousson de nord-est, à la hauteur du cap *Bolinou*, de 20 à 25 milles dans l'espace de vingt-quatre heures, et souvent à la hauteur même du cap *Buxadore*.

1788.
Février.

Les plus grandes précautions deviennent nécessaires à l'époque où les moussons changent. Ce temps est le plus redoutable de tous dans les mers de Chine. Si donc, des vaisseaux se trouvoient avoir gagné *Samboingan* dans le mois d'octobre, il seroit très à propos qu'ils y restassent jusqu'à ce que le plus fort de la mousson de nord-est fût passé. Après le mois d'octobre, le passage à *Manilla* et de *Manilla* à la Chine est toujours sûr. Le plus mauvais des vaisseaux espagnols (et l'on sait qu'il n'y en a pas dans le monde de plus misérablement équipés) monte la côte de *Luconie* jusqu'à la hauteur de l'île, aidé par le courant de nord. Il avance alors à la côte de Chine, certain de pouvoir y trouver un passage.

De tout ce que je viens de dire, on peut évidemment conclure que cette route est en même temps la plus sûre et la plus courte. J'ajoute qu'elle offre, dans tous les événemens, beaucoup plus d'avantages que la côte occidentale de *Bornéo*.

Si l'on préféroit la mer Pacifique, pour effectuer le passage en question, d'abord en avançant à l'est, puis en virant vent devant pour dépasser l'île de *Luconie*, il fau-

droit alors gouverner à l'est jusqu'à ce qu'on eût doublé la côte de la Nouvelle Guinée, et atteint le 150e degré de longitude. Il est probable, dans ce cas, qu'on dépassera ce grouppe dangereux d'îles appellées les *Carolines*, au nombre desquelles il faut placer les *Pelew*, et d'autres îles très-basses qui sont environnées de rescifs à une grande distance, et où la sonde ne peut avertir les vaisseaux du danger, dans les nuits obscures et orageuses.

1788. Février.

Il y a, entre *Magindanao* et la Nouvelle-Guinée, des amas si considérables de ces îles basses qu'elles exigent toute la vigilance et l'attention imaginables, et que, souvent même, les précautions sont insuffisantes.

Lorsqu'on est au nord de ces écueils, on peut gagner les îles *Bashee* vues par Dampierre, ou l'île de *Botol-Tobago-Xima* que decouvrit le lord Anson. Mais il y a beaucoup plus d'avantage et de sûreté à se déterminer pour cette dernière, en observant toutefois d'éviter avec tout le soin possible le bas-fond *Abregoës* qui est extrêmement dangereux. Lorsqu'on commence à appercevoir *Botol-Tobago-Xima*, on peut, sans la moindre crainte, et même par la nuit la

1788. Février. plus obscure, gouverner sud-ouest pendant quatorze lieues. On tourne alors les rochers de *Ville-Rete* à une distance médiocre, et il est facile d'entrer dans les mers de Chine en serrant le vent au nord et à l'ouest. Il y a une petite île, remplie de rochers, qui git presqu'à l'est de *Botol-Tobago-Xima*, à quelques milles de distance. Il faut bien se garder de prendre l'une pour l'autre.

Les rochers de *Ville-Rete* sont très-dangereux : ils forment une espèce de groupe et sont environnés de brisans. Le plus considérable n'a guère plus d'élévation que le corps d'un petit vaisseau hors de l'eau. Ces rochers courent sud-ouest à la hauteur de l'extrêmité méridionale de *Formose*, à cinq lieues de distance. Nous pensions que nous pourrions découvrir par le mât de l'avant un canal entre ces rochers et *Formose*.

La dernière fois que nous approchâmes de *Botol-Tobago-Xima*, nous avions presque les ténèbres au milieu du jour. Le temps étoit orageux et embrumé ; et bientôt, le vent souffla à l'est avec violence. Nous gouvernâmes sud-est l'espace de quinze lieues, et serrant le vent à l'ouest et à l'ouest-nord-

ouest,

ouest, nous entrâmes à minuit dans les mers de Chine, sans appercevoir le moins du monde l'île de *Formose*. Nous avons tracé sur la carte la longitude de ces parages d'après d'excellentes observations du soleil et de la lune. Dans cette navigation, on doit compter, en général, sur un fort courant qui porte à l'ouest, du moment où l'avant du vaisseau est au nord. 1788. Février.

C'est aux environs de *Pedro Blanco*, ou *Roche Blanche*, que l'on prend terre ordinairement sur la côte de Chine. Delà, par les îles *Lema*, on peut passer en toute sûreté à Canton : il n'y a pas le moindre accident à craindre. En prenant cette route, on évite le bas-fond de *Prata*, qui, comme on sait, peut être si funeste aux navigateurs.

Un vaisseau qui préféreroit entrer dans les mers de Chine par la route des îles *Bashee*, seroit exposé à quelque malheur dans son passage à Canton, à cause de la violence des courans de sud en cette saison de l'année. Il y a donc beaucoup plus de dangers à courir par cette route que par l'autre, sur-tout depuis que les Espagnols se sont emparés de ces îles, et y ont établi

1788. Février. une force militaire qui, à la vérité, n'est, jusqu'à présent, ni bien imposante ni bien redoutable.

On doit, cependant, regarder les îles *Bashee* comme très-sûres pour les navigateurs. Nous y étions en 1786, et nous nous y procurâmes tous les rafraîchissemens nécessaires. Il se peut qu'on ne sache pas généralement que les Espagnols ont pris possession de ces îles. C'est pourtant un fait réel. Ils ont un gouverneur dans l'île de *Grafton*. Avec lui y résident cent soldats, plusieurs officiers, et quelques prêtres. Cinq ou six pièces de canon sont montées devant sa maison, mais il n'y a ni fortifications, ni aucune autre espèce de défense.

Notre séjour dans ces îles fut de si courte durée qu'il ne nous permit d'y faire que des observations générales. Mais, comme on ne connoît qu'un très-petit nombre de vaisseaux qui aient visité les îles *Bashee*, ce sera, non-seulement satisfaire la curiosité, mais encore servir utilement la navigation des mers orientales que de communiquer ici le résultat de mes remarques personnelles, ou de celles d'autres navigateurs.

Ces îles, situées entre *Formose* et *Luconie*, sont au nombre de cinq, outre quatre autres petites îles remplies de rochers, et qui sont, cependant, couvertes de verdure. Dampierre nomme ainsi les cinq plus grandes, savoir : *île de Grafton*, celle qui est la plus considérable ; *île de Monmouth*, la plus apparente après celle là ; *île des Boucs*, *île d'Orange* et *île Bashee*, celles qui sont plus petites que les deux premières. Nous vîmes dans les naturels du pays une race d'hommes forts et vigoureux. Ils se sont trouvés heureux jusqu'ici sur un sol qui produit toutes les choses nécessaires pour le soutien et l'agrément de la vie. Mais nous ne pouvons croire que le joug de l'Espagne contribue beaucoup à augmenter le bonheur de ces peuples.

1788. Février.

L'île *d'Orange* git nord et sud, et paroît presqu'inaccessible de tous les côtés. Elle est entiérement applatie vers la pointe. A quatre lieues de distance, en approchant de cette île du côté des mers de Chine, on distingue très-bien, par dessus cet applatissement élevé, le pic qui est sur l'île de *Grafton*. On peut conjecturer que l'île est

1788. Février. à cinquante pieds au dessus du niveau de la mer.

Au nord de cette île, il y a quatre îles remplies de rochers, connues sous le nom de *Roches d'Anson*. Deux d'entr'elles sont à trois milles de l'extrêmité septentrionale de l'île. Nous entrâmes dans ce passage, et n'y apperçûmes aucun danger. Un vaisseau d'une grandeur considérable pourroit même raser des deux côtés l'*île d'Orange*. Les deux autres gisent à quatre ou cinq milles des premières et de ce passage que suivit le lord Anson sur le *Centurion*.

L'*île de Grafton* est située à l'est de l'*île d'Orange*. Elle git à peu près nord et sud. Son étendue est considérable. Elle a environ trente lieues de circonférence, et un bon mouillage du côté de l'ouest. A deux milles, à peu près, au sud de la ville où réside le gouverneur, est une petite baie sablonneuse où nous mîmes à l'ancre sur neuf brasses, à environ un demi-mille de la côte. La sonde avoit diminué par degrés de quarante à neuf brasses; mais le rivage ne se trouve pas à plus de deux milles de distance. Les vaisseaux étoient alors par

20 degrés 36 minutes de latitude nord, et 122 degrés de longitude Est de Greenwich, suivant les observations du soleil et de la lune. 1788. Février.

Rien de plus beau que l'aspect de cette île. Elle paroît être extrêmement fertile, et les provisions que nous y reçûmes ne démentoient point ce que promettoit le spectacle enchanteur de leurs diverses productions. Les naturels nous apportèrent en abondance les plus beaux ignames du monde, des cannes à sucre, de la racine de *taro*, des fruits du plane, et d'autres végétaux. Nous reçûmes aussi d'eux une quantité de cochons et de boucs, mais très-peu de volaille. Le fer étoit la marchandise favorite de ce peuple. J'ai cependant remarqué plusieurs fois qu'ils faisoient autant de cas des grains de verre, si même ils ne les prisoient pas davantage. Il est vrai que, depuis que les Espagnols se sont emparés de ces îles, l'argent a autant de cours parmi les naturels que le fer. Du temps de Dampierre, ils ne connoissoient pas d'autre moyen de commerce que les grains de verre. Nous laissâmes au gouverneur une race de moutons du Bengale. Dès qu'ils eurent été mis

1788. Février. à terre, nous les vîmes errer dans de gras pâturages, et sur un sol d'une admirable fertilité. Je ne doute pas que ces animaux ne profitent beaucoup dans leur nouveau séjour, et qu'ils ne procurent d'abondantes ressources aux navigateurs qui viendront, par la suite, s'arrêter à ces îles.

L'eau dans l'île est très-belle. Elle y coule en grande quantité et près du rivage, où il se forme un petit réservoir entretenu sans cesse par un ruisseau qui descend des montagnes.

Des troupes espagnoles arrivèrent dans ces îles à peu près vers 1783 pour en prendre possession. Il n'est pas difficile de conjecturer dans quelle vue elles y ont été envoyées, lorsqu'on sait que ces îles passoient pour renfermer des mines d'or. Il est certain que nous vîmes chez les naturels une quantité considérable de poudre d'or, et plusieurs petits morceaux de mine que, selon toute apparence, les torrens ont détachés des montagnes, et qui ont été trouvés dans le lit des petites rivières dont ces îles abondent. Ces morceaux, ils les travaillent en gros fil de métal, et les portent comme ornemens à leurs oreilles, ou en forment

des colliers pour les enfans. Nous en achetâmes quelques-uns. 1788. Février.

Ces îles sont bien peuplées. Nous trouvâmes dans les habitans une race d'hommes doux et tranquilles. Leur plaisir suprême consiste à boire une liqueur appellée *bashee* (1), et qui est distillée du riz et de la canne à sucre. Le soir, hommes, femmes et enfans se rassemblent en foule sur le rivage, des torches à la main, et boivent du *bashee* jusqu'à ce qu'ils soient complétement ivres. Ils forment alors des danses, et donnent toutes les marques possibles de joie et de satisfaction. Je crains bien cependant que le gouvernement espagnol n'ait déjà troublé d'une manière cruelle, par la tyrannie de sa domination autant que par un système de dévotion mal entendue, les innocens plaisirs de ces bons insulaires.

A l'époque de la mousson du sud-ouest, le temps est extrêmement orageux; et lorsque le vent souffle dans ces parages, il est très-violent et très-redoutable.

---

(1) C'est, sans doute, du nom de cette liqueur qu'on a appellé îles *Bashee* les îles dont il est ici question.

Note du Traducteur.

1788. Février. Les courans et les marées ont un cours impétueux et rapide, sur-tout le long de la plus méridionale de ces îles qui sont toutes très-basses. Il est donc nécessaire que les vaisseaux se procurent un bon mouillage dans leur passage entre ces îles et *Formose*.

1788. Février.

CHAPITRE V.

La Felice *part de Samboingan. —Passage aux îles de la Felice. — Exposé des ordres et instructions données par les marchands propriétaires pour le voyage. — Changement extraordinaire dans le naturel des buffles reçus à bord. — Passage à l'île de Magindanao. —Rapidité des courans. — L'île de la Providence, heureusement évitée. — Passage aux îles Talour. — Isle Sanguir. — Vue du cap Nord. — Impossibilité de le doubler. — Les vents alizés soufflent constamment dans la mer Pacifique. —La* Felice *avance sous le vent du cap Nord. —Passage à l'île Riou. — Canal entre Morintay et l'île de Jelolo. —Odeur suave et parfumée de l'air. — Passage à l'extrêmité méridionale de Morintay. — La* Felice *gagne enfin la mer. — Latitude de Morintay exactement déterminée.*

LE 12 février, à la pointe du jour, nous avions perdu de vue l'île de *Samboingan*.

1788. Février. Nous poursuivîmes notre route le long de la côte de *Magindanao*. La latitude nord, à midi, étoit de 6 degrés 34 minutes, et l'extrêmité de l'île que nous appercevions gisoit ouest-nord-ouest, à la distance de douze lieues. L'île de *Basilan* couroit de sud-ouest-quart-sud à l'ouest-nord-ouest, à quatre lieues de distance. Dans cette position, on remarquoit très-bien la colline dont nous avons déjà parlé comme ayant la forme d'un bonnet de mandarin.

Nous observâmes deux petites îles situées entre *Magindanao* et *Basilan*, et qui nous restoient au nord-quart-est, à quatre milles de distance. Elles n'avoient pas une bien grande étendue : mais elles étoient partout couvertes de bois. Comme elles n'occupent pas de place sur les cartes, nous leur donnâmes le nom d'îles de la *Felice*.

Un courant très-considérable nous avoit poussés au nord-est pendant la nuit. Le vent fraîchissoit du nord et du midi; et, au coucher du soleil, nous pûmes à peine distinguer l'île de *Magindanao*.

Avant notre départ de *Samboingan*, et notre séparation d'avec l'*Iphigénie*, j'avois remis au capitaine Douglas les ordres et

instructions qui forment le N°. II de l'appendix de cet ouvrage (1), pour le guider dans la conduite qu'il devoit tenir. J'avois moi-même reçu, avant mon départ de la Chine, les instructions renfermées dans le N°. Ier. Elles contiennent en détail les motifs et le véritable objet du voyage. Je ne blesserai certainement pas la vérité en assurant qu'il ne s'y trouve pas une seule expression contraire à ces sentimens d'humanité ou à ces principes que les marchands anglois doivent s'honorer de professer dans leur commerce avec toutes les nations du monde. On peut dire que ces ordres et instructions respirent par-tout la justice et la bienveillance : par-tout on y admire ces moyens délicats qu'ils emploient pour encourager l'industrie, moyens également honorables pour l'humanité et utiles pour notre pays, dans quelque partie de la terre habitable qu'on les mette en usage. 1788. Février.

Le 13, nous continuâmes notre route

(1) Chaque volume de cette traduction est terminé par les différentes pièces justificatives dont l'auteur y aura fait mention.

Note du Traducteur.

1788. Février. avec des vents légers et variables. Le temps étoit orageux : il faisoit une chaleur étouffante. Sur les six heures du soir, nous eûmes perdu de vue l'extrêmité sud-ouest de *Magindanao*. Nous apperçûmes à la hauteur de cette île une autre île très-remarquable qui avoit la forme d'une montagne, et dont les côtés inclinoient presque perpendiculairement vers la mer.

Nous eûmes une grosse pluie toute la nuit. Nous gouvernions au sud et à l'est, pour pouvoir serrer l'extrêmité sud-est de *Magindanao*. Nous nous en trouvâmes très-près, le matin du jour suivant. Elle nous parut haute, montagneuse et entiérement couverte de bois, depuis la mer jusqu'à son sommet. Nous jettâmes souvent la sonde; mais cent brasses de ligne ne nous rapportèrent point de fond. A midi, nous étions par les 6 degrés 2 minutes de latitude nord. A quatre heures P. M. (1), la pointe de *Magindanao* que nous pouvions appercevoir couroit est-mi-nord, à huit lieues de distance. Nous serrâmes le vent à l'est-sud-est pour doubler l'extrêmité méridionale.

---

(1) *Post Meridiem*, après midi.

Nous remarquâmes alors un changement extraordinaire dans le naturel des buffles que nous avions embarqués à *Samboingan*. Ils étoient, à cette époque, si sauvages et si fiers que ce ne fut qu'avec beaucoup de peine, et en nous exposant à de grands dangers, que nous parvînmes à les amener à bord. Ces animaux se servoient de leurs cornes avec tant d'adresse que les naturels eux-mêmes n'osoient les approcher dans la nouvelle situation où ils se trouvoient. Leur férocité naturelle parut les abandonner tout-à-coup : ils s'étoient déjà tellement apprivoisés qu'ils mangeoient dans la main, et nous paroissoient avoir moins de mauvaises qualités que les autres bestiaux.

1788. Février. Vendredi 15.

Le matin de ce jour, nous trouvâmes qu'un fort courant nous avoit portés au sud de *Magindanao*. Il nous restoit au nord, à la distance d'environ onze lieues. L'extrémité méridionale formoit un promontoire élevé qui ressembloit à une île.

Nous commencions à nous féliciter d'entrer avec si peu d'obstacles dans la mer Pacifique du Nord. Mais notre satisfaction fut bien diminuée par le changement fâcheux du vent qui souffla d'est-nord-est.

1788. Février. Nous avions, à midi, 4 degrés 58 minutes de latitude nord, et 126 degrés 36 minutes de longitude Est de Greenwich. A ce moment, nous apperçûmes deux petites îles, gisant au sud-sud-est, à cinq lieues de distance ; et le promontoire de *Magindanao* que la vue découvroit encore, nous restoit au nord, à treize lieues de distance.

Le courant nous porta alors si violemment au sud que nous ne pûmes doubler les deux petites îles apperçues au sud-sud-est. Ayant découvert au milieu d'elles un passage facile, nous nous déterminâmes à le traverser. Ces îles sont très-élevées et couvertes de bois. Des extrêmités nord et sud de la plus septentrionale des deux, on voit sortir une pointe de terre d'à peu près un demi-mille, et de l'extrêmité la plus septentrionale, à environ un mille de distance, quelques rochers détachés, sur lesquels nous vîmes quelques arbres dispersés çà et là, ce qui les rendoit faciles à remarquer. Quand nous fûmes au milieu du canal qui est entre les îles, nous jettâmes la sonde : soixante brasses de ligne nous rapportèrent un fond de coquillages rouges et blancs. A peine l'avions-nous traversé, que l'île la

plus méridionale s'ouvrit comme en deux îles distinctes, qui sembloient partagées par un canal. Nous apperçûmes, au même moment, une autre île gisant à l'est-sud-est, à quatre lieues de distance, aussi couverte de bois. On ne tarda pas à distinguer par le mât de l'avant un bas-fond et un rescif très-dangereux qui ont près de trois milles d'étendue depuis l'extrêmité méridionale de cette île, et sont très-remarquables par leur blancheur. Enfin nous vîmes, droit par le travers du vaisseau, une autre île courant sud-sud-est, à la distance de huit lieues. Dans cette position, le promontoire de *Magindanao* nous restoit à l'est-nord-est, à dix-huit ou vingt lieues de distance.

1788. Février.

Notre situation ne correspondoit alors avec aucune des cartes que nous avions sous les yeux. Il devint donc très-nécessaire pour nous de n'avancer au travers de cet Archipel qu'avec les plus grandes précautions. Le cap septentrional de l'île *Morintay* couroit est-nord-est, à 134 milles de distance, selon notre estime; et le cap de *Bonne-Espérance*, ou l'extrêmité septentrionale de la Nouvelle-Guinée, gisoit au sud-est, à la distance de 470 milles. Le vent

1788. Février. restoit constamment à l'est-nord-est ; et en passant ces îles, nous nous apperçûmes qu'un rapide courant de sud nous faisoit dériver sous le vent par le travers du vaisseau. Des contre-temps si fâcheux ne nous laissoient guère espérer, en se succédant ainsi, de pouvoir doubler le *Cap Nord*. Ajoutez que nous avions beaucoup à craindre d'être poussés, sans pouvoir l'éviter, vers les *Moluques*, ce grouppe d'îles si dangereux, qui est regardé comme l'écueil le plus périlleux pour les navigateurs dans les mers de l'Inde. Il est vrai que nous pouvions nous flatter jusqu'à un certain point que le soleil, se trouvant près de la ligne, diminueroit un peu la violence de la mousson de nord-est. Mais, après tout, en envisageant, comme il convenoit, et ce qu'il nous étoit permis d'espérer, et ce que nous devions craindre, ainsi que le désagrément des nuits longues et obscures, nous ne pouvions nous attendre dans la route, qu'à des obstacles et à des périls qui seroient devenus bien plus considérables, si malheureusement nous eussions eu un temps orageux.

Le courant qui, pour être d'une vaste étendue,

étendue, n'en avoit pas moins de force et de rapidité, nous faisoit toujours dériver sous le vent. Je ne dirai rien de trop en assurant qu'il parcouroit trois milles dans l'espace d'une heure ; et nous avions tout lieu de croire que son impétuosité augmentoit à mesure qu'il approchoit des détroits de *Macassar*. Ce qu'il y a de certain, c'est qu'il nous emportoit avec une telle violence que nous ne fûmes pas maîtres de gagner l'île qu'on avoit vue au sud-est-quart-est, et que nous en restâmes à cinq lieues.

1788. Février.

Pendant la nuit du 15, nous eûmes un grand vent, et cependant la mer fut extrêmement calme ; preuve certaine que nous étions dans le voisinage de quelque terre considérable. Nous gouvernâmes sud-est-quart-est ; le vent soufflant constamment au nord et à l'est. Nous carguâmes les basses voiles afin de pouvoir distinguer plus facilement les objets, et d'être toujours prêts à virer vent devant, en cas de pressant danger. Ces précautions étoient singuliérement nécessaires ; car vers minuit, nous découvrîmes, au clair de la lune, que nous étions près d'une île couverte de sable blanc et presqu'au niveau de l'eau. Nous eûmes le

1788. Février. bonheur d'appercevoir ce dangereux écueil à peu près à un demi-mille de distance, ce qui nous donna le temps d'arriver. Nous jettâmes alors la sonde; mais cent brasses de ligne ne nous rapportèrent point de fond. Nous continuâmes, toutefois, de tenir le vaisseau en bonne position jusqu'à deux heures du matin que nous perdîmes de vue cet écueil. Nous gouvernâmes alors à l'est-sud-est, avec un bon frais de nord-est.

Ces îles basses et sablonneuses, dispersées çà et là dans le voisinage de la ligne, rendent la navigation extrêmement périlleuse dans ces parages. La sonde ne peut y avertir les vaisseaux du danger qui les menace, de sorte que, par une nuit obscure, ni la vigilance, ni les précautions ne suffiroient pour les garantir d'une destruction inévitable.

Samedi 16. Le 16, au lever du soleil, nous vîmes la terre s'étendant de nord-ouest à l'ouest, à la distance de seize lieues. Nous calculâmes que le gisement de la petite île basse et sablonneuse qu'on avoit apperçue la nuit, pouvoit être par les 4 degrés 1 minute de latitude nord, et les 127 degrés 10 minutes de longitude est. Nous lui donnâmes le nom

d'*île de la Providence*. Pendant les vingt-quatre dernières heures, un fort courant nous avoit portés à 33 milles au sud. La longitude Est étoit de 127 degrés 58 minutes. Nous apperçûmes alors la terre de tous les côtés. Elle s'étendoit d'est-nord-est à l'ouest-nord-ouest. Au nord et à l'est, elle nous parut détachée et coupée en plusieurs endroits, comme si elle étoit composée d'un grouppe d'îles. A l'ouest, elle pouvoit être éloignée de nous d'environ 15 lieues. 1788. Février.

Au coucher du soleil, les îles du vent couroient nord-nord-est, à 14 lieues de distance. Nous nous trouvions dans une position d'autant plus critique qu'elle ne pouvoit s'accorder avec aucune de nos cartes. Il y avoit, cependant, tout lieu de présumer que la terre au nord-nord-est consistoit dans ces îles connues sous le nom d'*îles Talour*, et que celle à l'ouest étoit l'*île Sanguir*. Mais si nous ne nous trompions pas dans nos conjectures, les courans auroient dû agir sur nous avec la plus grande force en nous portant au sud ; et nous commençâmes à éprouver une cruelle incertitude, celle de savoir si nous serions en état de doubler le

1788. cap Nord ; ce qui étoit pour nous une affaire
Février. de la plus grande importance.

Nous avions beaucoup espéré qu'en approchant de la ligne, les vents seroient variables. Mais, jusqu'à ce moment, le vent étoit resté à l'est, comme s'il n'eût plus dû changer ; et il ne paroissoit pas alors vouloir nous favoriser davantage. Notre situation actuelle étoit donc très-critique. L'avenir ne nous offroit rien de plus rassurant; et, selon toutes les apparences, nous devions être chassés sous le vent de *Jelolo*, et forcés, par conséquent, à nous abandonner à tous les dangers d'une navigation pénible et semée d'écueils.

Nous étions pleinement convaincus que, si l'on ne pouvoit pas doubler le cap Nord, il faudroit tenter un passage à travers les *Moluques*, au sud de *Jelolo*, où nous avions toute raison d'espérer que l'on rencontreroit, sinon la mousson de nord-est, au moins des vents assez variables pour nous permettre de rentrer dans la mer Pacifique du Nord par les *détroits de Pitt*. Mais il n'étoit pas du tout certain, même dans ce dernier cas, que nous fussions en état de

doubler la côte de la Nouvelle - Guinée. 1788.
Nous ne pensions pas, sans un chagrin Février.
extrême, à la nécessité où nous nous trouverions de suivre sa côte occidentale, et de gagner la mer du Sud par les *détroits d'Endeavour*. Il étoit à craindre qu'en prenant cette route pendant laquelle la longueur et l'obscurité des nuits devoit nécessairement ralentir notre voyage, nous n'en manquassions entiérement le but. D'un autre côté, si nous gouvernions au nord, dans l'intention de doubler la côte de la Nouvelle-Guinée contre une forte mousson, il n'y avoit pas moins de raison de croire que nous échouerions. Enfin, nous nous déterminâmes à renoncer à ce projet, attendu l'impossibilité manifeste de l'exécuter sans consumer une grande partie du temps, et nous n'en avions pas beaucoup à perdre. Tant d'obstacles n'étoient pas faciles à surmonter ; et l'événement a prouvé que nous échappâmes de bien peu aux dangers que la crainte nous avoit fait entrevoir.

Pendant la nuit du 16, nous continuâmes de gouverner à l'est-sud-est en forçant de voiles. Il faisoit un très-beau clair de lune,

1788. Février. de sorte qu'on auroit pu facilement distinguer le moindre écueil autour de l'horison.

Dimanche 17. Le 17, au matin, on apperçut la terre en avant du vaisseau. Elle nous restoit dans la direction d'est, à 12 lieues de distance. On la découvrit aussi sous le vent, gisant au sud-sud-est. La latitude nord, à midi, étoit de 2 degrés 40 minutes. Le cap Nord nous restoit à l'est, dans la direction de nord, à la distance de quatorze lieues. Le vent souffloit constamment du nord-est et de l'est-nord-est, et nous avions un fort courant de sud.

Lundi 18. Nous continuâmes de serrer le cap Nord, espérant que le vent de terre nous seconderoit avantageusement. Mais, sur les six heures du soir, comme nous étions à deux milles de l'île *Morintay*, nous fûmes obligés de virer vent devant, et de porter vers la mer pour la première fois. Nous ne pûmes trouver de fond avec cent brasses de ligne. Mais quoique nous eussions eu le malheur de tomber sous le vent du cap Nord, nous avions résolu de ne rien relâcher de nos efforts, jusqu'à ce que nous fussions con-

vaincus de l'impossibilité de doubler ce cap. Ce fut alors que nous virâmes vent devant, et que nous gouvernâmes vers la mer.

1788. Février.

Vers les dix heures du matin, nous nous trouvâmes de nouveau très-près de l'île *Morintay*. Nous avions viré vent devant à minuit pour nous rapprocher de la côte. Mais, malheureusement, nous n'éprouvâmes, ni en mer, ni près de la terre, un changement de vent qui nous fût plus favorable. Nous remarquâmes aussi, à notre grand chagrin, que par l'effet des courans de sud, nous avions dérivé, pendant la nuit, sous le vent de la position que nous occupions dans la soirée du jour précédent. La latitude nord observée à midi étoit de 2 degrés 35 minutes, et nous avions entièrement perdu de vue le cap Nord, qui couroit est-quart-nord, à 17 lieues de distance, immédiatement dans la direction du vent.

Nous reconnoissions alors si évidemment l'impossibilité absolue d'exécuter notre projet, que la nécessité de choisir entre mille obstacles qui se présentoient, rendoit notre

1788. Février. situation très-embarrassante. Nous découvrîmes pourtant un canal étroit entre une petite île qui gisoit au sud-sud-est, à quatre lieues de distance, et l'île de *Morintay*. Il n'étoit pas moins facile de distinguer *Jelolo*, dont la pointe la plus septentrionale nous restoit au sud-ouest, à la distance seulement de neuf lieues. Entre cette pointe et l'île dont je viens de parler, nous apperçûmes un canal d'une vaste étendue. Nous n'eûmes donc d'autre alternative que d'y chercher un passage, et de tourner l'extrémité méridionale de *Morintay*, sans nous exposer davantage à perdre un temps qui nous étoit alors si précieux, et tenter d'inutiles efforts pour doubler le cap Nord, en dépit des vents, des courans et de la mer.

Nous prévoyions parfaitement qu'une fois entrés dans cette route, il n'y auroit plus moyen d'en sortir. Nous sentions aussi que nous pourrions nous trouver engagés dans les bas-fonds de *Jelolo* et dans le golfe de *Chiaûw*, golfe profond qui n'est pas moins rempli de bas-fonds et de battures, et où la mousson souffle sans cesse, entretenue constamment par des courans. Un pareil concours de cir-

constances étoit plus que suffisant pour nous convaincre que la poursuite de cette entreprise exigeoit la plus courageuse persévérance. En conséquence, à midi, nous portâmes vers le canal entre les îles *Riou* et *Jelolo*; et, sur les quatre heures P. M. (1), il s'ouvrit à nous, et parut avoir assez de largeur pour être navigable. Mais nous trouvâmes dans le milieu plusieurs petites îles basses et sablonneuses qui pouvoient, jusqu'à un certain point, former un obstacle à la navigation de ce canal, et même la rendre très-périlleuse. Nous continuâmes donc notre route le long de la côte de *Riou*, à deux milles de distance. La terre étoit par-tout couverte de bois jusqu'au bord de l'eau. Mais, autant que nous pûmes nous en assurer par nos observations, on n'y découvroit aucune trace d'habitans. Quarante brasses de ligne ne nous rapportoient point de fond.

1788. Février.

A quatre heures et demie passées, nous apperçûmes le sommet des hautes montagnes de *Jelolo*, qui sembloit s'élever au des-

---

(1) *Post Meridiem*, après midi.

1788. Février. sus de l'horison ; ce qui nous fit connoître bientôt tout le danger de notre situation. En ce moment, nous nous trouvions si fort avancés, que la moindre tentative pour retourner eût été le comble de l'extravagance. Nous avions déjà dépassé le canal : mais l'île de *Morintay* occupoit beaucoup plus d'étendue au sud que ne lui en donnoit aucune des cartes. Nous avions également passé l'île de *Riou ;* celles de *Jelolo* et de *Morintay* formoient alors un canal vaste et profond, d'environ douze ou treize lieues d'étendue. Le grand golfe de *Chiauw* étoit, à cet instant, sous le vent de notre vaisseau. On voyoit à environ cinq lieues à la hauteur de l'île Morintay, dans le canal le long duquel nous gouvernions, une rangée d'îles basses et sablonneuses, joignant à des bas-fonds. Il faisoit un très-beau clair de lune : autrement nous ne nous serions pas exposés à avancer pendant la nuit. Le vent souffloit avec violence du nord-est. Notre monde se tenoit constamment dans les deux chaînes de haubans pour observer le succès de la sonde, ainsi que sur les vergues pour reconnoître les bas-fonds ou tous autres écueils non moins dangereux. Comme

nous passions ces îles, les bas-fonds nous parurent très-unis à la distance d'environ quatre milles, et nous pûmes remarquer un terrible ressac qui rouloit par dessus. La sonde rapportoit réguliérement de six, sept à huit brasses d'eau sur un fond de sable. En faisant voiles plus avant dans le canal, nous avions quatorze, vingt, et quelquefois trente brasses, même fond. Ces îles s'étendent à près de cinq lieues, nord et sud. Elles sont à environ cinq lieues de *Morintay* et à huit de *Jelolo*. Ce seroit, à mon avis, augmenter les dangers qu'on court déjà dans ce canal que de passer entre les îles et *Morintay* : car nous trouvâmes un fort courant qui, dans sa rapidité, nous portoit presqu'au sud.

1788. Février.

Ce fut un grand chagrin pour nous d'avoir passé le canal en question pendant la nuit, parce qu'à raison de ce contre-temps, nous ne pûmes envoyer des chaloupes à terre pour examiner la nature du sol, et chercher des tortues. On sait que les îles basses et sablonneuses sont les lieux où elles se trouvent le plus ordinairement. Dans notre passage, nous trouvâmes l'air parfumé d'odeurs aromatiques. Quelques-uns de nous

1788. Février. crurent distinguer particuliérement l'odeur de la muscade.

Quand nous fûmes sortis de cette chaîne d'îles et de bas-fonds, nous serrâmes au plus près du vent pour approcher, encore une fois, de l'extrêmité méridionale de *Morintay*. Nous y réussîmes heureusement le

Mardi 19. 19 à la pointe du jour, où nous trouvâmes que nous n'en étions qu'à trois lieues. Nous continuâmes de gouverner ainsi jusqu'à midi. La latitude étoit alors d'un degré 47 minutes. Les extrêmités de l'île *Riou* couroient de sud-ouest-quart-ouest au sud-ouest-mi-sud, à neuf lieues de distance ; et celles de *Jelolo* nous restoient de sud-sud-ouest au sud-est, à la distance de onze lieues. Dans cette position, nous découvrions l'extrêmité du canal à travers lequel nous avions fait voiles.

Mercredi 20. Nous continuâmes notre route à l'est-sud-est, avec un vent de nord-est, mais assez léger pourtant, jusqu'au 20, que nous eûmes, à midi, la satisfaction d'être portés vers la pleine mer. La latitude nord étoit d'un degré 56 minutes. L'île de *Morintay* couroit de sud-quart-ouest-mi-ouest, à l'ouest-quart-nord-mi-nord, à seize lieues

de distance ; et l'île de *Jelolo* nous restoit de sud-quart-ouest au sud-ouest, à la distance de quatorze lieues. Nous gagnâmes ainsi très-heureusement la mer, sans perdre beaucoup de temps, et à travers un canal par lequel nous ne nous serions jamais exposés à passer, dans toute autre situation. Nous ne vîmes cependant rien qui puisse empêcher un vaisseau de le passer facilement et en toute sûreté, en prenant les mêmes précautions que nous, et en faisant attention à toutes les circonstances particulières dont il a été parlé plus haut. J'ai indiqué les gisemens avec tout le soin et toute la fidélité possibles pour l'utilité des navigateurs qui, par choix ou par nécessité, jugeront à propos de suivre cette route.

1788. Février.

Nous n'avions cessé d'éprouver depuis *Magindanao* de forts courans qui portoient au sud et au sud-ouest. Le vent souffloit constamment au nord-est ; et dans toute la route, depuis cette île jusqu'à *Morintay*, nous avions remarqué la plupart des dangers qui se trouvent entr'elles deux.

Suivant notre calcul, l'extrêmité méridionale de l'île *Morintay* git par les 1 degré

1788. Février. 40 minutes de latitude nord, et les 128 degrés de longitude Est de Greenwich. La terre que nous vîmes le 16 devoit être, selon nos conjectures, les îles *Talour* et l'île de *Sanguir*.

1788. Février.

CHAPITRE VI.

Le vaisseau continue sa route à l'est. — Des courans le portent jusqu'à l'île de Wagiew. — Des symptômes de scorbut se manifestent parmi les gens de l'équipage. — Le vent adonne pour la première fois au nord-ouest. — Passage à l'île Wagiew, et aux îles Tatee, dangereuses pour les navigateurs. — Vue des îles Freewill. — Des naturels viennent à bord. — Joie qu'ils témoignent en voyant du fer. — Quelques détails sur ces îles. — Leur latitude, leur longitude, etc. — Forts courans dans leur voisinage.

Il ne nous arriva rien de bien remarquable jusqu'au 22. Nous gouvernions à l'est-sud-est. Le vent souffloit constamment du nord-est, et nous éprouvions chaque jour un courant de sud. A cette époque, l'extrêmité septentrionale de la Nouvelle-Guinée nous restoit dans la direction d'est-sud- Vendredi 22.

1788. Février. est, à la distance de 120 lieues. Nous vîmes alors la terre qui couroit d'est - sud - est à l'ouest - quart - nord, à environ neuf lieues de distance de la Nouvelle - Guinée. Nous pensâmes que la terre à l'ouest étoit l'île de *Wagiew*, qui forme la partie la plus septentrionale des *détroits de Pitt*. Quant à celle que nous voyions à l'est, nous ne pûmes rien conjecturer, attendu qu'il ne s'en trouvoit aucune de marquée sur les cartes dans cette direction. La latitude nord de la ligne observée à midi étoit de 22 minutes seulement, et la longitude Est de Greenwich, de 131 degrés 10 minutes. L'île de Wagiew s'étendoit, en ce moment, de sud - est - quart - est à l'ouest, et nous pouvions bien en être à six lieues de distance.

Dans cette situation, nous dérivions par le travers du vaisseau sous le vent de l'île *Wagiew*. Il nous parut presqu'impossible de doubler l'extrêmité de cette île, et encore moins la Nouvelle-Guinée, si les vents ne changeoient pas d'une manière plus favorable pour nous. Car, ils avoient, jusqu'alors, soufflé invariablement du nord - est. Ajoutez que les forts courans de sud avoient porté

porté le vaisseau si loin que nous nous trouvions dans une position également incertaine et embarrassante. Il nous devenoit très-difficile de prévoir un changement heureux ; et cependant il nous sembloit que la seule ressource qui nous restât réellement étoit d'attendre ce changement avec patience. Il faisoit une chaleur étouffante ; mais nous avions des vents assez frais ; c'étoit l'unique avantage qui pût adoucir un peu notre situation critique. La persévérance triomphe quelquefois de dangers qui avoient paru d'abord insurmontables ; c'est ce qui nous détermina à redoubler de courage en cette circonstance. 1788. Février.

Le 23, à midi, nous n'avions fait aucune espèce de progrès. La latitude nord de la ligne étoit de 0 degré 30 minutes, et la longitude Est de 131 degrés 20 minutes. Nous ne nous trouvions alors qu'à cinq lieues de l'île *Wagiew*, qui s'étendoit de l'est-sud-est à l'ouest-sud-ouest. La terre n'offroit rien de semblable à celle qu'on avoit vue jusqu'à ce moment. Elle étoit extrêmement élevée, et se composoit de montagnes détachées et dispersées çà et là ; enfin, elle présentoit, autant qu'il nous fut possible d'en juger, Samedi 23.

1788. Février. l'aspect le plus triste et le plus sauvage. Elle couroit est et ouest ; toutes les montagnes alloient, pour ainsi dire, s'abîmer dans la mer. Cent cinquante brasses de ligne ne nous rapportoient point de fond. Nous découvrîmes aussi une petite île dans la direction de nord-ouest.

Ainsi nous arrivions, à chaque instant, plus près de la terre, sans le moindre espoir de voir notre persévérance récompensée par un changement plus favorable. Il y avoit, à cette époque, un grand mois que nous nous étions exposés à tous les périls d'une navigation difficile et fatigante, sans avoir fait des progrès bien considérables. Plusieurs de nos gens commençoient aussi à se trouver incommodés des chaleurs ; et l'idée seule de l'ennui qui nous menaçoit dans le passage en Amérique, donnoit du chagrin aux uns, et jettoit les autres dans l'abattement et le désespoir. Les premiers symptômes du scorbut s'étoient manifestés, malgré notre scrupuleuse attention à suivre, dans tous ses points, le régime si heureusement imaginé par le capitaine Cook, et observé par lui avec tant de succès. Nous avions redoublé de soins pour retarder les

attaques de ce cruel ennemi ; l'incertitude de réussir nous plaçoit dans une triste situation, et je ne sais jusqu'à quel point nos gens se seroient abandonnés au découragement, s'il ne fût survenu dans notre état un changement qui ranima leurs esprits abattus, et les porta à tenter de nouveaux efforts. A quatre heures du soir de ce jour, comme nous étions à trois lieues de l'île, le vent souffla tout-à-coup de nord-ouest. C'étoit le premier changement favorable que nous eussions éprouvé depuis notre départ de *Samboingan*.

1788. Février.

Nous profitâmes sur le champ de cette heureuse circonstance. Nous avions alors la route au nord-est : toutes les voiles étoient déployées, de sorte qu'au coucher du soleil, nous nous trouvâmes à une distance considérable de *Wagiew*.

En ce moment, nous voyions beaucoup plus la terre, par l'avant du vaisseau. Elle étoit très-basse, et paroissoit composée de masses détachées ; d'où nous conclûmes que c'étoit un grouppe d'îles. Pendant la nuit, nous continuâmes de gouverner au nord-est, immédiatement vers la terre. Le vent ne cessa de souffler à l'ouest-nord-ouest,

1788. Février. ce qui nous mit en état de tenir la route jusqu'au lendemain 24. A la pointe du jour,

Dimanche 24. nous nous trouvâmes à trois lieues de la terre que nous avions vue dans la soirée de la veille. Elle consistoit, ainsi que nous l'avions conjecturé, en plusieurs îles très-basses et entiérement couvertes de bois. Des bas-fonds et des rescifs les environnoient de toutes parts ; leur étendue paroissoit considérable. Elles couroient de nord-ouest au nord-est-quart-est, et étoient situées à environ cinq milles les unes des autres.

Comme ces îles ne se trouvoient pas placées sur les cartes, nous imaginâmes de les nommer *îles Tatee*, du mot que le petit nombre des naturels qui étoient venus à la portée du vaisseau n'avoient cessé de prononcer avec de grandes vociférations. Elles gisent par les 0 degré 20 minutes de latitude nord, et les 132 degrés 2 minutes de longitude Est de Greenwich. Il est très-dangereux de les approcher, sur-tout la nuit ; un vaisseau qui se hasarderoit à les traverser, périroit infailliblement.

Nous apperçûmes plusieurs canots qui voguoient entre les rescifs. Deux d'entr'eux portant chaçun cinq naturels, vinrent très-

près du vaisseau. Ces insulaires crioient d'un ton de voix effroyable : *Tatee*, *Tatee*. Toutes les tentatives que nous pûmes faire pour les déterminer à venir bord à bord, furent inutiles. Nous avions pourtant soin de leur montrer les articles de trafic que nous regardions comme plus propres à les engager à communiquer de plus près avec nous ; ils considéroient le vaisseau avec des marques d'une extrême surprise ; et, à leurs différens gestes, tous vraiment grotesques, nous eûmes lieu de penser qu'ils n'avoient jamais rien vu de semblable. Ils paroissoient être de la même race que les Papous. Ils avoient la tête laineuse, la peau d'un noir de jais, et tous les traits des nègres d'Afrique. Ils tenoient dans leurs mains de longs javelots dont une arête de poisson formoit la pointe, et les brandissoient de temps à autre de notre côté.

1788. Février.

Nous remarquâmes la construction particulière et vraiment curieuse de leurs canots. Ils étoient de forme longue et très-étroits. Pour les tenir en balance, ils font sortir d'un côté une grande aiguille de carène avec un réseau au milieu. Ce réseau est une forte corde pour laquelle on se sert

1788. Février. de l'écorce du bois de cocotier. Il formoit une espèce d'échafaud sur lequel ces insulaires plaçoient leurs armes, leurs instrumens pour la pêche, etc. Nous desirions bien envoyer des chaloupes à terre : mais comme les bas-fonds empêchoient le vaisseau d'avancer assez près pour leur donner secours, nous pensâmes que ce seroit, de notre part, une témérité impardonnable d'exposer ainsi notre monde à quelque danger.

Vers midi, le vent fraîchit du nord-ouest, à notre grande satisfaction. Nous dîmes adieu aux îles *Tatee*, et poursuivîmes notre route au nord et à l'est. Chaque lieue, dans cette direction, étoit pour nous de la dernière importance. Au coucher du soleil, les extrêmités des îles *Tatee* nous restoient d'est-quart-sud au sud-est-quart-est, à cinq lieues de distance. La cime des arbres paroissoit s'élever précisément au dessus de l'eau. En ce moment, les extrêmités de l'île *Wagiew* couroient de sud-ouest-quart-sud au sud-ouest-quart-ouest, à la distance de dix lieues.

Mercredi 27. Nous continuâmes notre route jusqu'au 27 avec un vent favorable, mais, en général, très-léger. Il tonna et il éclaira d'une

manière effrayante. Le temps étoit obscur, et la chaleur accablante. Le thermomètre se trouvoit, en ce moment, au 88e degré, souvent même au 92e. Une observation faite à midi donna 56 minutes de latitude nord, et 136 degrés 35 minutes de longitude Est de Greenwich. On découvroit, par le mât de l'avant, la terre ou plutôt des arbres, restant d'est-quart-sud au sud-est-quart-est. Lorsque nous en fûmes à une certaine distance, les courans portèrent fortement au sud-sud-ouest. Comme nous n'étions pas en état de doubler la partie la plus septentrionale, nous arrivâmes sous le vent de cette terre, et nous trouvâmes alors qu'elle consistoit en quatre petites îles dont la plus grande n'avoit pas plus de cinq lieues de circonférence. Nous rangeâmes la côte à trois milles de distance, et découvrîmes alors un grand village situé sur le bord de l'île, au milieu d'un bois de cocotiers : tout le reste ne paroissoit être qu'une forêt : on n'y appercevoit pas un seul endroit en culture.

1788. Février.

Nous fûmes bientôt environnés d'un grand nombre de canots qui venoient pour nous visiter. Ils contenoient, réunis ensemble,

1788. Février. au moins cinq cents naturels, tous hommes. Chacun de ces canots portoit six ou sept personnes. La forme de leur construction étoit la même que celle des canots des îles Sandwich. Les naturels ressembloient aussi aux habitans de ces îles ; et ce ne fut pas sans beaucoup de surprise que nous les entendîmes parler le langage de ces derniers insulaires. D'après les observations que nous fîmes, on peut conjecturer, je dirai plus, on peut croire en toute assurance qu'ils sont la même race d'hommes. Ils vinrent bord à bord du vaisseau sans se faire prier, et sans armes. Nous reçûmes d'eux une quantité considérable de noix de cocos fraîchement cueillies et de ligne de *coir*, et leur donnâmes en échange des morceaux d'un cercle de fer, d'environ un pouce de longueur.

Lorsque ce fer eut été exposé à leur vue, ils furent tous saisis d'une joie muette, mais si expressive qu'il est impossible de la décrire. Celui d'entr'eux à qui nous l'avions remis, commença à danser et à cabrioler autour du pont, et s'étant couché sur le dos, il se roula et se démena d'une manière si extraordinaire que nous crûmes

réellement qu'il venoit d'être attaqué tout-à-coup de quelque mal particulier. Enfin, il se leva et baisa le morceau de fer avec les signes d'une joie extravagante qui prouvoit combien la possession de ce fer qu'il regardoit comme un si grand trésor avoit de charmes pour lui. Ses camarades, impatiens de voir le morceau de fer, se pressoient autour de lui ; mais au bout de quelques minutes, il se plongea dans la mer, et ayant tourné la tête de notre côté, il baisa de nouveau le morceau de fer, et nagea lestement vers le rivage. Je donnai ordre alors qu'on coupât plusieurs cercles de fer, et chacun de ces naturels qui nous avoient ainsi rendu leur visite, reçut un morceau de ce métal si précieux à leurs yeux. Ils nous quittèrent ensuite avec des expressions réitérées de la plus vive reconnoissance.

1788. Février.

Ces insulaires sont d'un caractère aimable, confiant et rempli de franchise. Aussi leur fîmes-nous un accueil assez gracieux pour qu'il ne sorte pas facilement de leur mémoire. Nous remarquâmes de grandes nattes dans leurs canots ; et sur ce que nous leur demandâmes à quel usage ils les employoient, ils nous apprirent qu'ils s'en ser-

1788. Février. voient comme de cottes de mailles, et qu'elles pouvoient résister à la pointe d'un javelot. Il est vrai que le tissu en étoit si fort et si serré, que je doute qu'une balle de pistolet pût les pénétrer, même à une très-petite distance. Tout semble donc annoncer, et cette réflexion est pénible à faire, que les aimables habitans de ces îles connoissoient les arts, sans être cependant moins accoutumés aux horreurs de la guerre. Le cruel Dieu des combats peut contempler dans toutes les parties du globe les tristes victimes de ses jeux barbares.

C'est le capitaine Carteret qui, dans son voyage autour du monde, découvrit originairement ce groupe d'îles. Il jugea à propos de les nommer îles de *Freewill*, du caractère franc et généreux de leurs habitans. Peut-être ne se rappelle-t-on pas généralement qu'un de ces insulaires l'accompagna sur le *Swallow*. On l'appelloit Tom Freewill ; il mourut dans le passage aux *Célèbes*.

Comme il s'étoit écoulé un intervalle de temps considérable depuis le moment où le capitaine Carteret visita ces îles jusqu'à celui où nous y arrivâmes, on pouvoit

croire avec assez de fondement que les compatriotes de ce jeune homme avoient oublié qu'il étoit parti avec le navigateur anglois. Mais, au contraire, plusieurs de ces naturels montroient, tantôt le vaisseau, et tantôt la mer, et nous donnoient à entendre avec d'autres gestes non moins significatifs qu'un d'entr'eux avoit été emmené. Comme nous connoissions parfaitement tous les détails du journal du capitaine Carteret, nous leur apprîmes à notre tour que leur compatriote n'étoit plus. Ils s'entretinrent alors tous ensemble de ce sujet, et nous en reparlèrent de nouveau, mais avec l'air de la plus entière indifférence. Au moins n'en remarquâmes-nous aucun parmi eux qui, soit comme ami, soit comme parent, témoignât la moindre douleur du triste sort de l'infortuné Tom Freewill.

1788. Février.

Nous reprîmes alors notre route au nord-est avec une jolie brise d'ouest-nord-ouest. En passant au nord de ces îles, nous observâmes qu'elles étoient comme attachées ensemble par des rescifs très-dangereux qui avoient trois ou quatre milles d'étendue dans toutes les directions. Au coucher du soleil, le corps de ces îles nous restoit au

1788. Février. nord-nord-ouest, à quatre lieues de distance.

Jeudi 28. Le 28, le temps devint très-raffaleux. Le vent sautoit continuellement du nord au nord-est, de sorte que la meilleure route que nous pûmes faire fut à l'est, ou à l'est un quart-sud. A midi nous avions o degré 55 minutes de latitude ; les vents étoient maniables ; la pluie tomboit par grosses bouffées ; elle étoit accompagnée de tonnerre et d'éclairs.

Vendredi 29. Le 29, dans la matinée, comme nous gouvernions au nord par un vent léger de sud-est, on découvrit la terre par le mât de l'avant. Nous rangeâmes la côte, et trouvâmes que c'étoit les îles *Freewill*. Nous ne pûmes nous rendre facilement raison de cet événement. Comme les îles, dans cette mer, ont beaucoup de ressemblance les unes avec les autres, nous crûmes d'abord nous être trompés : mais notre doute fut bientôt éclairci par l'arrivée de plusieurs de ces insulaires dont nous nous étions fait tout récemment des amis. Ils s'avancèrent à travers les rescifs pour nous apporter en présent des noix de cocos, et nous eûmes beaucoup de peine à obtenir d'eux qu'ils

acceptassent quelque chose en échange. Un de ces naturels, entr'autres, nous montra un morceau de fer qu'il avoit reçu de nous deux jours auparavant, comme pour nous prouver qu'il n'avoit pas oublié ses bienfaiteurs. 1788. Février.

La latitude nord, à midi, étoit de 1 degré 7 minutes; plusieurs observations sur les distances du soleil et de la lune donnèrent 137 degrés 10 minutes de longitude est. Le grouppe des îles *Freewill* nous restoit alors au sud-est-mi-est, à quatre lieues de distance; ce qui détermine leur gisement par les 0 degré 56 minutes de latitude nord de la ligne, et les 137 degrés de longitude Est de Greenwich.

Nous comptions bien que les courans nous auroient fait dériver sous le vent le 28: mais nous ne nous étions pas attendus qu'ils nous pousseroient avec assez de violence pour nous faire retomber dans ces îles. Nous trouvâmes, au contraire, qu'en portant au nord pendant toute la durée du jour précédent, notre route n'étoit pas beaucoup meilleure qu'au sud, un peu à l'est, quoique nous gouvernassions à l'est.

Nous ne perdîmes de vue ces îles que le

1788. Mars. Samedi 1. premier mars. Nous étions, à midi, par les 1 degré 40 minutes de latitude nord. Le vent sautoit, comme à l'ordinaire, du nord-est à l'est-nord-est. Le temps étoit sombre, incertain, et il faisoit une chaleur étouffante. De temps à autre, la pluie tomboit par raffales précipitées, ce qui étoit fort mal sain pour les gens de l'équipage qui souffroient beaucoup de l'humidité continuelle. D'épaisses ténèbres obscurcissoient l'athmosphère, et nos habits étoient tout mouillés. Ajoutez à cette triste situation la lenteur avec laquelle nous avancions vers le nord. Elle affligeoit nos gens, et diminuoit leur activité à tel point qu'il ne falloit pas moins que toute l'attention et toute la vigilance des officiers pour empêcher les progrès d'une langueur si alarmante.

APPENDIX

DE CE PREMIER VOLUME.

N°. Ier.

Instructions données au Capitaine Jean Meares*, commandant les vaisseaux la* Felice *et l'*Iphigénie*, par les Marchands Anglois propriétaires de ces vaisseaux.*

Monsieur,

Il est une gloire bien flatteuse pour ceux qui entreprennent des voyages dans des contrées éloignées; c'est de contribuer à éclaircir les points obscurs de la géographie, et à ouvrir de nouvelles routes au commerce. Tout nous porte à croire qu'on pourroit faire le trafic avec beaucoup d'avantage entre la Chine et la côte nord-ouest d'Amérique, dont une partie a été découverte en 1579 par sir François Drake. La situation de la Chine, tant pour ce qui concerne l'équipement des vaisseaux destinés au commerce des fourrures, que

pour l'arrangement des cargaisons ; est si favorable ; qu'elle nous a paru devoir bientôt détruire toute espèce de concurrence, et nous assurer la possession exclusive de cette précieuse branche de commerce dont la nation retireroit de si grands avantages. Ces considérations nous ont déterminés à armer et équiper convenablement deux bons vaisseaux, savoir la *Felice* et l'*Iphigénie*, dans le dessein d'établir à la côte nord-ouest d'Amérique le trafic dont il s'agit.

Vous êtes expressément requis par ces présentes de conduire, en faisant le plus de diligence possible, les deux vaisseaux en question, à la côte nord - ouest d'Amérique. La route la plus courte, à notre avis, est d'avancer vers le sud au travers des mers de Chine, entre *Mindoro* et *Pelawan*; et au sud de *Magindanao*. Vous relâcherez, s'il est nécessaire, à *Sooloo*; et, tournant l'extrêmité septentrionale de la *Nouvelle-Guinée*, vous pousserez à l'est, autant que les vents le permettront, ou que vous jugerez convenable de le faire. Delà, vous porterez au nord du tropique pour avoir des vents variables qui puissent vous conduire en Amérique. Comme cette navigation est considérable, et exigera beaucoup de temps, il est à propos que vous vous approvisionnez d'une quantité suffisante de tonnes d'eau, attendu qu'il n'y a pas de meilleur préservatif contre le scorbut, ni rien de plus efficace pour en empêcher les progrès, que d'être fourni d'eau en abondance.

Comme le succès du voyage dépend, en grande partie, de votre prompte arrivée à l'entrée de *Nootka*, nous desirons, dans le cas où l'*Iphigénie* se trouveroit

être

être mauvais voilier, et retarderoit votre route, que vous vous sépariez de ce vaisseau, et que vous avanciez avec la *Felice* seulement à la côte d'Amérique.

Vous vous chargerez de donner au capitaine Guillaume Douglas les instructions nécessaires pour qu'il dirige sa route le plus promptement possible vers la *rivière de Cook*, où il restera aussi long-temps qu'il le jugera à propos. Vous lui prescrirez d'avancer delà à l'*entrée du Prince Guillaume*, pour y séjourner jusqu'à ce que le trafic commence à se ralentir. Il gouvernera alors au sud vers l'entrée *de la Croix* qu'on présume avoir communication avec la baie gisant au nord du *cap Edgecombe*, et le long de la côte au sud jusqu'à l'*entrée de Nootka*. Il aura soin de reconnoître les différentes baies et îles, et de s'arrêter, dans chacune d'elles, le temps qu'il croira nécessaire. Il tâchera d'arriver à l'*entrée de Nootka* vers le premier septembre 1788. Il vous y attendra jusqu'au 15 octobre; et dans le cas où vous n'y seriez point arrivé à cette époque, vous lui enjoindrez de faire voiles vers la Chine avec sa cargaison, telle qu'il aura pu se la procurer; et de laisser à l'un des principaux chefs une lettre dans laquelle il donnera seulement connoissance de son arrivée et de son départ.

Les habitans de l'*entrée de Nootka* qui attendent des vaisseaux, ne manqueront certainement pas de tenir prête une bonne cargaison de pelleteries, destinée à récompenser la diligence du premier qui abordera chez eux. Nous vous recommandons en conséquence, et de la manière la plus expresse, de ne rien négliger pour y arriver le plus promptement possible. Pendant

votre séjour que vous prolongerez autant que vous le croirez nécessaire, vous aurez soin d'envoyer votre chaloupe, bien armée, sous les ordres d'un officier prudent, à *Wicananish*, à douze ou treize lieues au sud de l'*entrée de Nootka*, où nous pensons qu'on peut se procurer de belles pelleteries. Nous vous recommandons d'avancer ensuite à l'*entrée de Barclay*, et de reconnoître avec beaucoup d'attention la côte vers le sud jusqu'aux établissemens espagnols. Si la perspective du trafic faisoit concevoir de grandes espérances, vous retourneriez au nord en examinant les différentes baies et ports qui gisent au nord de l'*entrée de Nootka*, particuliérement les côtes des îles de la Reine Charlotte jusqu'au 55e degré de latitude nord ; ou bien, vous vous borneriez à exécuter la partie de vos instructions qui pourra s'accorder avec le projet d'arriver à l'*entrée de Nootka* vers le premier septembre 1788.

Il seroit possible que de retour à l'*entrée de Nootka*, vous y trouvassiez l'*Iphigénie*. Dans ce cas, vous donneriez ordre à ce vaisseau de faire voiles)sur le champ vers la Chine, avec toutes les fourrures que vous auriez amassées ; et comme nous nous proposons de vous le renvoyer le plutôt possible après son arrivée, vous conviendrez avec le capitaine Douglas d'une époque et d'un lieu de rendez-vous où vous puissiez recevoir les instructions et les rafraîchissemens que nous comptons vous envoyer l'année prochaine. Nous vous laissons le maître d'hiverner sur la côte d'Amérique ou aux *îles Sandwich*. Toutefois, lorsque nous songeons à la rigueur du climat et combien il importe de veiller à la conservation de votre monde ; lorsque nous réflé-

chissons aussi qu'on ne peut pas se promettre de grands avantages du trafic à la côte d'Amérique pendant l'hiver, nous pensons qu'il sera préférable pour vous d'hiverner aux *îles Sandwich*, et de revenir à la côte dans le commencement de mars. Vous ne négligeriez pas d'en instruire les Indiens de l'*entrée de Nootka*, afin qu'ils pussent attendre votre retour.

Quoique la provision de cuivre, de fer et d'autres articles de trafic que vous emporterez avec vous soit considérable, nous vous recommandons cependant d'en user avec la plus stricte économie. Car les naturels commercent, à ce qu'il paroît, avec beaucoup d'intelligence et d'adresse. Alors, pour peu qu'ils remarquassent de la prodigalité ou de la négligence de votre part dans les échanges, ils porteroient leurs fourrures à si haut prix que, non-seulement ils épuiseroient vos provisions actuelles, mais encore feroient le plus grand tort à ceux qui, par la suite, entreprendroient le trafic, si même ils ne détruisoient totalement leurs espérances.

Toutes les personnes que vous aurez à bord se sont engagées par les articles du traité à ne point faire le commerce, même pour des objets de la plus mince valeur. Nous comptons que cette obligation sera fidèlement remplie, et nous sommes très-déterminés à profiter de l'amende qui résulteroit pour nous de la violation de cette clause. Mais comme il se pourroit que, malgré la condition, vos matelots eussent fait provision de fer et d'autres articles de trafic, dans l'espérance d'échapper à votre attention et à votre vigilance, nous vous enjoignons de choisir un moment convenable

avant d'arriver à la vue de la côte d'Amérique, pour visiter soigneusement le vaisseau, et vous emparer de tous les articles qui pourroient être employés au trafic, en en remboursant la valeur au propriétaire.

Comme les peaux de loutres sont d'un prix bien supérieur à celui des autres fourrures, elles seront naturellement l'objet principal de votre trafic. Les peaux de castors et de renards, sur-tout celles des renards noirs, ont une valeur considérable en Chine. Les peaux de martres ne doivent pas rapporter plus d'un dollar chacune.

Nous vous recommandons aussi comme un objet qui mérite toute votre attention, de recueillir le plus d'huile et de côte de baleine qu'il vous sera possible. Nous vous avons approvisionné, à cet effet, d'une quantité suffisante de tonneaux.

On assure que le *ginseng* et la *racine de serpent* sont des productions de la côte nord-ouest d'Amérique. Vous rapporterez autant que vous pourrez de ces deux productions, ainsi que des échantillons des différens ocres et minéraux dont les naturels font usage pour se peindre.

On prétend également que les perles de moules abondent à la côte nord-ouest d'Amérique, et qu'on y trouve aussi du corail. Vous en rapporterez autant qu'il vous sera possible.

On ne cesse de nous demander ici des esparres de sapin. Approvisionnez-vous de tout ce que vous pourrez commodément en emporter.

Tâchez de vous procurer une grande quantité de

peaux d'hurst ou de nourse. Elles valent ici vingt dollars d'Espagne le cent.

Comme il paroît que les naturels épient toujours le moment de tirer avantage de la foiblesse ou de la négligence de ceux avec lesquels ils traitent, il sera nécessaire que vous vous teniez toujours en garde contr'eux, et que vous ne relâchiez rien de votre vigilance et de votre attention. Nous vous recommandons cependant très-expressément la plus entière tolérance avec eux dans les circonstances même où elle pourroit vous rabaisser dans leur opinion ou compromettre votre sûreté ; l'humanité l'exige.

Vous tâcherez de faire multiplier beaucoup, tant à l'*entrée de Nootka* qu'aux *îles Sandwich*, toutes les espèces de volailles que vous aurez, ainsi que les cochons, les boucs et les moutons. Dès votre arrivée, vous verrez Comekala, l'un des naturels de cette *entrée*, et lui ferez tels présens que vous jugerez à propos.

Dans votre retour aux *îles Sandwich*, vous irez chez Tianna à *Atooi*, ou à celle des îles où il voudra vous recevoir. Vous lui offrirez en présent ce que vous croirez pouvoir lui être utile ou agréable. Vous réserverez, s'il est possible, quelques-uns de vos boucs et de vos moutons pour ce chef; attendu qu'en les laissant en sa possession, c'est le moyen le plus sûr qu'il en soit pris un soin particulier, que leur nombre s'accroisse, et qu'ainsi ces îles deviennent le lieu du monde le plus propre à offrir aux vaisseaux tous les rafraîchissemens nécessaires.

Nous vous recommandons de n'emmener avec vous aucuns naturels de l'Amérique, ni des *îles Sandwich*, parce qu'il n'est pas certain que nous trouvassions quelqu'occasion de les renvoyer dans leur pays.

Si, dans le cours du voyage, vous rencontriez quelques vaisseaux russes, anglois ou espagnols, vous en agirez avec honnêteté et amitié. Vous leur permettrez même, s'ils y sont autorisés, d'examiner vos papiers qui pourront montrer quel est l'objet de votre voyage. Vous vous prémunirez, en même temps, contre toute espèce de surprise. S'ils tentoient de s'emparer de votre vaisseau, ou même de vous détourner de votre route, vous les en empêcherez par tous les moyens qui seront en votre pouvoir, et repousserez, s'il le faut, la force par la force. Dans le premier port où vous arriverez, vous protesterez devant un officier public contre l'illégalité d'un pareil procédé; vous constaterez, autant qu'il sera possible, la valeur de votre vaisseau et de la cargaison, et nous enverrez cette protestation à la Chine avec le détail fidèle de l'événement qui y aura donné lieu.

Dans le cas où, à la suite d'une semblable attaque, la victoire vous resteroit, vous prendriez possession du vaisseau ennemi, ainsi que de la cargaison. Vous emmèneriez l'un et l'autre avec les officiers et les gens de l'équipage à la Chine, afin qu'ils y soient jugés de bonne prise, et que les hommes soient punis comme corsaires.

Nous finissons par vous recommander de vivre dans la meilleure intelligence avec vos officiers, et d'ob-

server à l'égard des gens de l'équipage la plus sévère discipline.

Agréez les vœux sincères que nous formons pour l'heureux succès de votre voyage.

Vos très-humbles et très-obéissans serviteurs, signés les marchands propriétaires.

La Chine, 24 décembre 1787.

N°. I I.

Ordres au Capitaine Douglas.

Extrait d'une lettre du Capitaine Jean Meares, *au Capitaine* Guillaume Douglas, *commandant le vaisseau l'*Iphigénie.

Monsieur,

Aussitôt que j'aurai donné le signal pour notre séparation, vous commencerez à mettre à exécution les instructions suivantes.

Permettez, avant tout, que j'insiste sur la nécessité qu'il y a que vous soyez exact à vous trouver avec

moi au lieu et à l'époque que je vous ai indiqués. De cette exactitude dépend, en grande partie, le succès du voyage que nous avons entrepris.

Je dois vous informer d'abord qu'il vous sera alloué un pour cent sur les cargaisons de l'*Iphigénie* et de la *Felice*, et que le tout vous sera payé après la vente des fourrures. Je n'ai pas besoin de vous faire remarquer combien ce traitement peut devenir avantageux pour vous. Ne pensez pas non plus qu'en réglant les choses sur ce pied, les personnes qui vous emploient aient eu l'intention de vous exciter à bien remplir votre devoir à leur égard. Car si elles eussent cru un seul instant que des motifs d'encouragement vous étoient nécessaires, elles ne vous auroient certainement pas conféré le commandement dont vous êtes revêtu ; elles ne vous auroient pas donné la marque de confiance que vous avez reçue d'elles. Mais elles ont senti, au contraire, qu'en faisant choix de vous pour commander l'*Iphigénie*, en plaçant en vous une confiance illimitée, elles prenoient le meilleur moyen de vous attacher à leurs intérêts. Ces réflexions n'ont pour but que de vous remettre sous les yeux tout ce qu'on attend de vous, que de vous engager à vous tenir sans cesse sur vos gardes, et à veiller à ce que vos officiers et les gens de votre équipage soient fidèles aux articles qu'ils se sont obligés par écrit de suivre. Vous leur rappellerez qu'il ne leur est pas permis de faire aucune espèce de commerce ou de trafic avec les naturels pour se procurer des fourrures ou quelqu'objet de semblable valeur. Je desire sur-tout qu'il ne soit rien acheté, pas même un article de pure curiosité à la côte d'Améri-

que, et le moins possible, aux *îles Sandwich*. De pareilles relations avec les naturels ne tendent qu'à satisfaire une vaine et puérile fantaisie aux dépens du commerce que nous sommes sur le point de voir tout-à-fait établi, mais qui n'est encore que dans son enfance.

Si l'on vous dénonçoit un trafic aussi illicite, ou que vous vinssiez à le découvrir vous-même, vous en prendrez note sur le registre du vaisseau. Vous y ferez mention du lieu et de l'époque de cette découverte, des articles de trafic achetés, du nom des personnes en contravention, de sorte que les délinquans puissent être livrés à la justice. Vous vous emparerez des objets ainsi acquis par une voie illégitime, et les mettrez en dépôt dans la cargaison; de même que, si dans votre équipage, quelqu'un avoit eu l'imprudence d'embarquer des articles de trafic, vous les saisirez pour le compte de vos commettans, et consignerez sur le journal du vaisseau toutes les circonstances particulières.

Vous tiendrez registre, sur un livre destiné à cet usage, de toutes les fourrures que vous achèterez, de leur qualité, de leur nombre et du prix que vous les aurez payées; de manière que vos commettans puissent juger de votre économie dans le trafic confié à vos soins. Je n'ai pas besoin de vous faire sentir la nécessité de ménager les articles qui vous ont été remis, et de ne pas les prodiguer au point que votre fer et vos grains de verre bleus finissent par être regardés comme de la drogue par les naturels avec lesquels il pourra vous arriver de trafiquer.

Quand vos fourrures seront une fois classées selon leurs qualités, vous les emballerez dans des caisses. Vous les ferez passer à la fumée, et les serrerez ensuite soigneusement avec des objets d'un poids considérable par dessus, afin qu'au moment où elles seront exposées en vente, leur bonne mine ajoute encore à leur valeur.

Je desire que, dans votre commerce avec les Indiens, vous ne preniez aucunes peaux de jeunes loutres, attendu qu'elles ne sont pas d'un grand prix (1). L'envie de les vendre engage les naturels à les détruire impitoyablement, tandis que, plus tard, elles auroient eu beaucoup plus de valeur.

Les queues de loutres ont leur prix ; vous en achèterez donc autant qu'il vous sera possible. Mais vous n'encouragerez pas les naturels à vous apporter des morceaux de peaux de loutres ou de vieilles pelleteries. Elles n'ont, les unes ni les autres, beaucoup de valeur ; et la facilité que trouvent les naturels à les débiter n'a d'autre effet que de les rendre moins ardens à la chasse des loutres qui en ont davantage.

Tâchez de les dissuader de couper, comme ils le font, les peaux de loutres et autres. Le commerce y gagnera beaucoup.

Les peaux de renards noirs se vendent très-bien ; achetez-en autant qu'il vous sera possible. Quant aux

---

(1) « Ordinairement les jeunes animaux sont jolis : les jeunes loutres sont plus laides que les vieilles ». *Buffon, Histoire naturelle, tome VII de l'édition in-12, page 231.*

loutres de rivières, et aux fourrures d'un prix inférieur, je vous laisse entièrement le maître de les acheter ou non : je vous observerai seulement qu'en encourageant les naturels à se procurer de préférence les loutres de mer, c'est le moyen d'augmenter considérablement la provision de ces fourrures dont le débit est si avantageux.

Le castor, quand il a la peau noire, peut se vendre de dix à douze dollars ; la loutre de rivière de quatre à cinq seulement. Les peaux de martres noires ont du prix ; mais les brunes ne sont pas d'une grande valeur.

On estime beaucoup les peaux des jeunes *hursts* ; elles sont un objet de commerce ; elles se vendent de dix à quinze dollars le cent.

Comme il y a au nord une quantité considérable de ginseng, je vous recommande d'en rapporter le plus qu'il vous sera possible. Faites entendre aux naturels que les femmes et les enfans doivent être employés à le recueillir. En l'achetant d'eux seuls, vous réussirez à tourner toute leur industrie vers cet article qui a une si grande valeur.

Lorsque vous séjournerez dans quelque port, vos charpentiers pourront s'occuper à couper des esparres de sapin, et à scier des planches, sur-tout des courbes et des couples de vaisseau, toutes pièces de construction qui se vendent très-bien à la Chine.

L'huile n'est pas un objet moins digne de votre attention. Elle coûte en Chine 45 livres sterlings la tonne. La côte de baleine est aussi d'un grand prix.

Vous rapporterez des échantillons de tous les minéraux. Je vous recommande particulièrement de vous

informer avec soin dans quelles parties du nord les naturels trouvent leur cuivre.

Lors de votre retour en Chine, dès le moment où vous aurez atteint les *îles Sandwich*, vous aurez soin de remplir tous vos tonneaux de porc salé. Vous le vendrez facilement à la Chine, ou bien on le conservera pour faire les provisions de mer des premiers vaisseaux que vos commettans équiperont pour la côte d'Amérique.

Enfin, je vous recommande une attention particulière à charger votre navire de tous les articles que vous croirez pouvoir se débiter avantageusement à la Chine.

Si vous aviez une occasion favorable de saler le poisson, c'est-à-dire, le *cod* ou le hareng qui se trouvent en si grande quantité dans le Nord, c'est un soin qu'il ne faut pas négliger. Dans tous ces détails particuliers, le temps vous réglera. Je vous ai indiqué la valeur respective de ces articles. Votre prudence fera le reste. Comme vous avez un équipage suffisant pour tous vos besoins, et que vos gens ont de forts gages, j'aime à croire que leur zèle pour les intérêts de ceux qui les emploient sera proportionné au salaire avantageux qu'ils en reçoivent.

Nous savons par expérience que l'on peut faire d'excellens cordages aux *îles Sandwich*. Vous empêcherez qu'aucun individu sous vos ordres n'achète des lignes pour la pêche; vous les achèterez pour le compte du vaisseau, arrangées en forme de cordage; le surplus sera mis de côté très-soigneusement, afin de pouvoir être rapporté dans le magasin.

L'industrie et l'activité sont les garans du bon ordre

et de la discipline. J'ai lieu d'espérer qu'en employant ainsi votre monde, vous serez dans le cas de servir utilement vos commettans, et de leur rendre un compte avantageux.

Vous aurez soin de faire tenir un registre qui présentera les plus petits détails de votre voyage jour par jour. Vous y ferez mention de tous les articles de commerce que vous aurez achetés. Vous y tiendrez note de la bonne et de la mauvaise conduite de vos officiers et des gens de l'équipage ; ce qui donnera à vos commettans le moyen de distinguer leurs bons ou mauvais services. Ce registre devra être signé par vous.

A votre retour en Chine, vous mettrez sous cachet votre journal, vos cartes, plans, etc. et vous les adresserez à Canton à Daniel Beale, qui est l'agent en titre des affaires de vos commettans. Il vous est expressément ordonné de ne communiquer à qui que ce soit les cartes ou plans que vous auriez pu dresser, et de n'en donner aucunes copies. Vos commettans ont un droit assuré sur tous ces objets, et se proposent, en conséquence, de les réclamer.

Si, dans le cours de votre voyage, vous rencontriez des vaisseaux d'autres nations, vous aurez avec eux le moins de communication qu'il sera possible. S'ils vous paroissoient supérieurs en force et desiroient voir vos papiers, vous les leur montrerez. Vous vous tiendrez cependant en garde contre toute espèce de surprise. Si ces vaisseaux étoient russes, anglois ou espagnols, ou de quelqu'autre nation civilisée, et qu'ils fussent autorisés à examiner vos papiers, vous les leur ferez voir, et les traiterez avec honnêteté et amitié,

observant toutefois, je vous le répète, de vous tenir sur vos gardes. S'ils tentoient de vous faire prisonnier, ou même de vous détourner de votre route, vous les en empêcherez par tous les moyens qui seront en votre pouvoir, et repousserez la force par la force.

Lorsque j'aurai donné le signal de notre séparation, ou bien, dans le cas où votre vaisseau perdroit de vue le mien, vous poursuivrez sans délai votre route à la côte nord-ouest d'Amérique, soit par la *rivière de Cook*, soit à l'*entrée du Prince Guillaume*, en un mot, à telle place où vous jugerez convenable de vous arrêter en premier lieu. La route la plus courte, à mon avis, sera d'avancer au sud de l'île *Magindanao*, entre *Mindoro* et *Pelawan*. Vous mouillerez, s'il est nécessaire, à *Sooloo*; et, tournant l'extrêmité septentrionale de la *Nouvelle-Guinée*, vous ferez voiles à l'est autant que les vents le permettront, ou que vous le croirez nécessaire. Delà, vous porterez au nord du tropique pour avoir des vents variables qui puissent vous conduire en Amérique. Comme cette navigation est considérable et exigera beaucoup de temps, je vous recommande le plus grand soin de votre provision d'eau, et de n'en jamais laisser manquer les gens de votre équipage.

Vous resterez à la *rivière de Cook* et à l'*entrée du Prince Guillaume* aussi long-temps que vous le jugerez à propos. Je pense, au reste, qu'il sera plus prudent de votre part de chercher de nouvelles places, que d'attendre les secours journaliers, mais bien précaires qu'on pourroit vous donner.

Comme j'ai le projet de gagner directement l'*entrée*

de Nootka, et delà, de continuer ma route vers le sud, je vous en préviens afin que vous puissiez prendre toutes vos mesures en conséquence. Vous reconnoîtrez avec soin toutes les parties qui se trouvent entre la *rivière de Cook* et l'*entrée de Nootka*, notamment l'*entrée de la Croix* qu'on présume avoir communication avec la baie gisant au nord du cap *Edgecombe*. Vous longerez toute la côte vers le sud. Vous examinerez avec attention les différentes baies et îles, et y séjournerez le temps convenable. Vous tâcherez d'arriver à l'*entrée de Nootka* vers le premier septembre 1788. Vous y attendrez mon arrivée dans l'*anse des Amis*, dont je vous envoie le plan ci-joint. Vous m'attendrez jusqu'au premier novembre. Si, à cette époque, vous n'entendez pas parler de moi, vous partirez le premier jour de novembre même pour vous rendre en toute diligence aux *îles Sandwich*; vous mouillerez dans la baie de *Wymeo*, dans l'île d'Atooi. Vous y passerez douze jours. Si je n'arrivois pas dans cet intervalle, vous feriez voiles vers la Chine en suivant les instructions que je vous ai données. Vous aurez soin seulement de laisser à Taheo ou à Abinui une lettre dans laquelle vous m'informerez de votre arrivée et de votre départ. Mais comme il n'y auroit qu'un accident qui pût m'empêcher d'être rendu à l'*entrée de Nootka* vers l'époque que j'ai fixée, vous attendrez que je vous y rejoigne pour déterminer ce que nous aurons à faire par la suite.

L'un des vaisseaux étant destiné à rester, et l'autre à retourner en Chine, vous sentirez combien il est nécessaire que nous nous rejoignions ainsi, afin que

l'un puisse déposer sa cargaison à bord de celui qui s'en retournera.

En examinant la côte septentrionale, vous vous rappellerez les *îles de la Reine Charlotte*, dans le 55e degré de latitude nord. Vous n'exécuterez cette partie de vos instructions qu'autant que cela s'accordera avec la possibilité d'arriver à l'*entrée de Nootka* vers le premier septembre 1788.

Je vous ai déjà prévenu que toutes les personnes de votre équipage se sont engagées par un traité à ne point faire le trafic, même pour des objets de la plus mince valeur. Vos commettans comptent sur la rigoureuse observation de cet engagement. Ils ne manqueront certainement pas de profiter de l'amende qu'auront encourue les contrevenans. Mais comme les matelots pourroient, en dépit du traité, avoir fait provision de fer et d'autres objets de trafic dans l'espoir d'échapper à votre attention et à votre vigilance, je vous recommande de choisir un moment favorable, avant de gagner la côte d'Amérique, pour faire la visite du vaisseau, et vous emparer de tous les articles qui pourroient servir au trafic, sauf à en rembourser la valeur au propriétaire.

Indépendamment des articles de commerce dont il a été parlé ci-dessus, vous rapporterez un échantillon des différens ocres dont les naturels se servent pour peindre.

Il y a beaucoup de perles de moules et de corail dans le Nord; vous en recueillerez le plus qu'il vous sera possible.

Comme il paroît que les naturels épient sans cesse le

le moment de tirer parti de la foiblesse ou de la négligence des personnes avec lesquelles ils traitent, il sera très-nécessaire que vous vous teniez constamment sur vos gardes, et que vous ne relâchiez rien de votre vigilance et de vos précautions. Je vous recommande en même temps la plus grande tolérance, même dans les circonstances où elle pourroit vous rabaisser dans leur opinion, ou compromettre votre sûreté personnelle. L'humanité la commande, et votre propre intérêt l'exige.

Vous aurez sur-tout attention de réserver pour les *îles Sandwich* une race des animaux de diverses espèces que vous avez à bord.

Vous n'emmènerez avec vous, sous quelque prétexte que ce puisse être, aucun naturel d'Amérique, des *îles Sandwich*, ou de toutes autres îles que vous pourriez découvrir, à moins que vos raisons ne soient assez puissantes et assez impérieuses pour ne pas vous laisser douter de l'approbation de vos commettans.

Il seroit de la plus grande importance pour notre commerce d'introduire l'usage des laines parmi les naturels d'Amérique. Faites donc tous vos efforts pour qu'ils traitent avec vous de celles que vous avez à bord. Vous ne négligerez pas cet objet important, si vous songez aux grands avantages qui en résulteront pour votre pays, ainsi qu'à la confiance qu'il vous attirera.

Comme il y a sur votre vaisseau une bonne provision de spruce, vous en ferez de la bière, au premier moment favorable, et la donnerez à boire aux gens de l'équipage. Ce sera un excellent moyen de ménager vos

liqueurs fortes : car il conviendra de ne pas faire servir ces deux boissons tout à la fois à vos matelots.

Permettez-moi d'ajouter que, comme vous recevrez les éloges qui seront dus à votre conduite, de même aussi tout le blâme retombera sur vous si les intérêts de vos commettans étoient négligés. Vous pouvez promettre de ma part à votre monde que tous ceux qui se distingueront par leur amour de la discipline, par leur sobriété, par leur zèle, enfin par leur subordination, en seront récompensés avec discernement, soit par de l'avancement dans leur profession, soit par de bonnes recommandations s'ils venoient à la quitter.

Je finis en vous engageant à vivre en bonne intelligence avec vos officiers, et à faire observer la plus rigoureuse discipline par toutes les personnes de votre équipage (1).

Je demeure bien sincèrement, Monsieur,

Votre très-obéissant
serviteur,
JEAN MEARES.

A bord de la Felice, *en mer,*
2 *février* 1788.

---

(1) Le lecteur a pu s'appercevoir que, dans les instructions particulières données au capitaine Douglas par le capitaine Meares, ce dernier a eu soin de lui transmettre presque littéralement celles qu'il avoit reçues lui-même des marchands propriétaires des deux vaisseaux. *Note du Traducteur.*

Fin du Tome premier.

TABLE
DES CHAPITRES CONTENUS DANS CE PREMIER VOLUME.

APPENDIX de ce premier Volume.

Fin de la Table du Tome premier.

